

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(НИУ «БелГУ»)**

ИНСТИТУТ УПРАВЛЕНИЯ

КАФЕДРА СОЦИАЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ
ОБЪЕКТАМИ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
(НА ПРИМЕРЕ БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ)**

Дипломная работа студентки,
обучающейся по специальности 38.05.02 Таможенное дело
очной формы обучения, группы 05001305
Чижовой Виктории Викторовны

Научный руководитель
кандидат экономических наук,
доцент Шевченко Н.В.

Рецензент
начальник отдела эксплуатации
и ремонта объектов таможенной
инфраструктуры Белгородской
таможни, капитан таможенной
службы Аулов А.Н.

БЕЛГОРОД 2018

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ ОБЪЕКТАМИ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	9
1.1. Сущность и содержание организации обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры	9
1.2. Организационно-правовые нормы обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры	20
ГЛАВА 2. ПРАКТИКА ОРГАНИЗАЦИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБЪЕКТАМИ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ	36
2.1. Анализ организации обеспечения Белгородской таможни объектами таможенной инфраструктуры	36
2.2. Направления совершенствования организации обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры	49
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	66
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ	69
ПРИЛОЖЕНИЯ	77

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. В последние десятилетия мировые торговые отношения характеризуются сложными процессами, которые определяются как позитивными, так и негативными факторами. Рост негативных процессов, в первую очередь, связан с такими процессами как терроризм, пиратство, контрабандное перемещение товаров, коррупция. Это, в свою очередь, явилось причиной подрыва экономической безопасности государств. Защита же общества всегда была одной из главнейших задач таможенных органов.

Таможенная служба на современном этапе функционирует как многоотраслевая финансово-экономическая система, от которой в федеральный бюджет страны поступает более трети всей суммы его доходной части. В то же время, она решает сложную задачу оптимального сочетания мер по обеспечению стратегических интересов государства, а также интересов участников внешнеэкономических связей, осуществляя постепенный переход от «таможни для правительства» к «таможне для участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД)».

При этом несовершенство таможенной инфраструктуры входит в противоречие с возрастающей сложностью и разнообразием задач внешнеэкономической деятельности. Как следствие этого – возникновение серьезных организационных и функциональных разрывов, диспропорций, конфликтов, экономических потерь, неэффективных действий по управлению таможенной службой. Все это отражается на качестве и оперативности таможенного обслуживания участников ВЭД, вызывает проблемы в выполнении заданий по наполнению доходной части государственного бюджета, создает предпосылки для нарушения таможенных правил и увеличения числа преступлений.

В ходе модернизации таможенная служба столкнулась с необходимостью методологической и методической проработки общих

проблем развития таможенной службы, а также проблем совершенствования таможенной инфраструктуры.

В изменившихся условиях становится актуальным поиск модели инфраструктурного обустройства таможенной службы России в соответствии с масштабами и значимостью таможенной деятельности и новых подходов к управлению ею.

Таким образом, актуальность исследования предопределяется проблемой создания методологических подходов, обеспечивающих обоснованность совершенствования таможенной инфраструктуры. Эта проблема становится все более острой и требует пересмотра традиционных подходов. Однако исследования по данной проблеме значительно отстают от требований сегодняшнего дня и нуждаются в дальнейшем более глубоком их проведении.

Анализ степени изученности темы. Теоретические основы управления деятельностью таможенных органов исследовались А.А. Беловым, Д.В. Гордеевой и В.В. Глековой, Е.В. Гореловой, Д.А. Слеповой и Е.В. Мещеряковой, А.В. Губина, А.В. Залесной, М.А. Ковалева и А.С. Федоричесвой, О.А. Кречмер, В.В. Макрусева, С.Я. Юсуповой и Е.О. Любкиной, Н.П. Молчановой и А.Ю. Антонова, К.О. Старовой, Н.С. Сухачевой, Л.А. Сычевой и Я.Р. Хайнацкой, Е.М. Филимонцевой¹ и др.

¹Белов А.А. Менеджмент в управлении таможенными органами // Наука. Мысль. 2016. № 9; Гордеева Д. В., Глекова В. В. Таможенная политика Российской Федерации как инструмент социального управления внешнеэкономической деятельности государства // European Research. 2016. № 1 (12); Горелова Е. В., Слепова Д. А., Мещерякова Е. В. Деятельность таможенных органов в системе управления ВЭД: материалы международных научно-практических конференций «Теоретические и практические аспекты развития научной мысли. Перспективы, формы и механизмы интеграции науки и высшего образования, их роль в формировании инновационной экономики». Саратов, 2017; Губин А.В. Развитие теории оценки результатов деятельности таможенных органов : монография. М., 2013; Залесная А.В. Совершенствование стратегического управления деятельностью таможенных органов РФ: сб. статей победителей IX Международной научно-практической конференции: в 2 частях «World science: problems and innovations». Пенза, 2017; Ковалев М.А., Федоричева А. С. Основные направления в управлении деятельностью таможенных органов : сб. научных статей 5-й

Таможенная инфраструктура и проблемы ее функционирования рассматривались в работах М.О. Антоновой, В.С. Антонюк и Г.В. Эрлих, И.Н. Банных, Е.Р. Бепиева, В.П. Добринского, С.С. Ильюхиной, О.П. Матвеевой и И.А. Алейникова, О.В. Медведенко, М.М. Миннихметовой, Е.Ю. Тимофеевой, Ю.Н. Филатова и Ю.С. Суховой, И.М. Шаповаловой, А.Е. Эмировой, А.А. Янченко и И.В. Шарошенко¹ и др.

Международной научно-практической конференции в 2-х томах «Исследование инновационного потенциала общества и формирование направлений его стратегического развития». Курск, 2015; Кречмер О.А. К вопросу об управлении качеством таможенных услуг // Евразийский союз ученых. 2016. № 31-3; Макрусов В.В., Юсупова С. Я., Любкина Е. О. Управление таможенным делом: алгоритм, постановка и формализация задач // Российское предпринимательство. 2017. Т. 18. № 4; Молчанова Н.П., Антонов А. Ю. Управление экономическими структурами в регионе: эффективность и качество таможенных услуг : сб. трудов научной конференции «Россия: тенденции и перспективы развития». М., 2017; Староверова К.О. Управление эффективностью таможенной деятельности // Таможенное дело. 2015. № 3; Сухачева Н.С. Сущность и организация управления в таможенной системе // Вестник экспертного совета. 2017. № 1 (8); Сычаева Л.А., Хайнацкая Я. Р. Управление таможенной деятельностью на основе применения информационных технологий // NovaUm.Ru. 2017. № 9; Филимонцева Е.М. Системный подход как основа управления деятельностью таможенных органов // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки СКАГС. 2017. № 3.

¹Антонова М. О. Особенности оценки объектов таможенной инфраструктуры в Российской Федерации: сб. научных трудов преподавателей и магистрантов «Социально-экономические проблемы в современной России». М., 2017; Антонюк В. С., Эрлих Г. В. Совершенствование таможенной инфраструктуры как фактор развития приграничных территорий РФ // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. 2016. Т. 10. № 4; Банных И.Н. Таможенная инфраструктура и субъекты рынка околотаможенных услуг стран Евразийского экономического союза // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 1 (78); Бепиев Е. Р. Таможенная инфраструктура: проблемы функционирования: сб. материалов XXXVIII Молодежной международной научно-практической конференции «Интеллектуальный потенциал XXI века: ступени познания». Новосибирск, 2017; Добринский В. П. Использование логистических методов и моделей в управлении таможенной инфраструктурой // Экономика и предпринимательство. 2016. № 11-4 (76-4); Ильюхина С. С. Перспективы взаимодействия таможенной и транспортно-логистической инфраструктур: экономический аспект // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика. 2015. № 3; Матвеева О. П., Алейников И. А. Развитие таможенно-логистической инфраструктуры как фактор повышения качества инструментов таможенного регулирования: региональный аспект // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2016. № 4 (60); Медведенко О. В. Основные направления совершенствования таможенной инфраструктуры Российской Федерации на долгосрочный период : сб. материалов международной межвузовской научно-практической конференции «Актуальные проблемы развития теории и практики экономики таможенного дела». Люберцы, 2013; Миннихметова М. М. Современное состояние и перспективы развития таможенной инфраструктуры таможенных органов России // Теория и практика современной науки. 2016. № 9 (15); Тимофеева Е. Ю. Определение приоритетов при размещении объектов

Проблема исследования заключается в сложившемся противоречии между необходимостью развитием таможенного администрирования и недостаточной методологической обоснованности обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры.

Отсутствие системы методов, позволяющих научно, обоснованно, оперативно решать весь комплекс вопросов, связанных с совершенствованием таможенной инфраструктуры, а также значимость решения этой проблемы для экономики страны определяют цель, объект, предмет и задачи исследования.

Объектом дипломного исследования является развитие таможенной инфраструктуры.

В качестве **предмета исследования** выступает организация обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры.

Цель исследования – разработка рекомендаций по повышению эффективности организации обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры.

Задачи исследования:

- изучить теоретические основы организации обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры;
- рассмотреть организационно-правовые основы обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры;
- проанализировать практику организации обеспечения Белгородской таможни объектами таможенной инфраструктуры;

таможенной инфраструктуры в регионах // Транспорт Российской Федерации. 2016. № 1 (62); Филатов Ю.Н., Сухова Ю. С. Роль таможенной инфраструктуры в развитии внешнеэкономической деятельности региона // Экономика и управление: новые вызовы и перспективы. 2014. № 7; Шаповалова И.М. Интеграция таможенно-логистической и транспортной инфраструктуры в приграничном регионе // Проблемы современной экономики. 2012. № 3 (43); Эмирова А. Е. Системный подход к развитию транспортно-таможенной инфраструктуры // Научные труды Северо-Западного института управления. 2014. Т. 5. № 4 (16); Янченко А.А., Шарошенко И. В. Роль таможенной инфраструктуры в повышении качества таможенных услуг: сб. материалов международной межвузовской научно-практической конференции «Актуальные проблемы развития теории и практики экономики таможенного дела». Люберцы, 2013.

– предложить направления совершенствования организации обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры.

Теоретико-методологические основы исследования стали фундаментальные научные работы ведущих ученых в области управления организацией (Х. Биннер)¹; современного инфраструктурного обустройства (А.И. Кузнецова)²; развития таможенной инфраструктуры (Ю.С. Гришакова, В.В. Макрусев, Д.Г. Зеркин и М.А. Месяц)³.

В диплом исследовании применялись: системный подход, методы экономического, исторического, статистического, логического анализа, метод экспертных оценок.

Эмпирическая база исследования:

- Таможенный кодекс ЕАЭС⁴;
- федеральные законы, указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, нормативные правовые акты Федеральной таможенной службы России и иных федеральных органов исполнительной власти по тематике исследования⁵;
- информационно-аналитические отчеты о деятельности Белгородской таможни за период 2014-2017 гг.

Научно-практическая значимость исследования заключается в том, что ее основные результаты могут быть использованы при реализации

¹Биннер Х. Управление организациями и производством: от функционального менеджмента к процессному. М., 2010

²Кузнецова А. И. Инфраструктура: вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход. М., 2006

³Гришакова Ю.С. Проблемы и перспективы развития таможенной инфраструктуры: автореф. дис. ... канд. экон. наук. М., 2011; Макрусев В.В., Зеркин Д.Г., Месяц М. А. Современные подходы к управлению деятельностью таможенных органов : монография. М., 2012.

⁴Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

⁵О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ (ред. от 28 декабря 2017 года) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 48. – Ст. 6252; О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года : Распоряжение правительства РФ от 28 декабря 2012 года № 2575-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2013. – № 2. – Ст. 109.

таможенной политики государства, включая внешнеэкономическую ее часть, а также при подготовке стратегических планов инновационного развития таможенного администрирования ВЭД, их осуществления с учетом инфраструктурного обеспечения в Белгородской таможне.

Апробация результатов исследования. Основные теоретические выводы дипломного исследования опубликованы в 1 научной статье общим объемом 0,4 п.л.

Структура дипломной работы представлена введением, двумя главами, заключением и списком источников и литературы.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ ОБЪЕКТАМИ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1.1. Сущность и содержание организации обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры

Сегодня, в условиях усиления международной конкуренции и появления ряда как потенциальных, так и реальных угроз для экономик государств-участников Евразийского экономического союза (ЕАЭС) актуализируются вопросы обеспечения экономической безопасности национальных хозяйствующих систем. В связи с этим, деятельность таможенных органов выступает наиболее эффективным инструментом обеспечения экономической безопасности не только отдельного государства, но и интеграционного объединения в целом. Так, в федеральном законе «О таможенном регулировании в Российской Федерации» определено, что одной из основных целей деятельности таможенных органов является «обеспечение экономической безопасности Российской Федерации при осуществлении внешней торговли товарам»¹.

Таможенные органы обеспечивают выполнение указанной цели посредством решения таких задач как: пресечения нарушений таможенного законодательства, содействия развитию внешнеэкономической деятельности и бизнеса, а также посредством развития информационных технологий и таможенной инфраструктуры.

Следует отметить, что таможенные органы в Российской Федерации «составляют единую федеральную централизованную систему»² и включают в себя «федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный в

¹О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ (ред. от 29 декабря 2017 года). URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.01.2018).

²Там же.

области таможенного дела; региональные таможенные управления; таможни; таможенные посты»¹.

В целях дальнейшего исследования остановимся на более детальной характеристике категории «таможенная инфраструктура».

Прежде чем мы приступим к исследованию указного понятия, необходимо остановиться на характеристике понятия «инфраструктура».

Непосредственно, термин «инфраструктура», произошел от лат. – «infra» – ниже, под; «structure» – строение, расположение.

В широком смысле под инфраструктурой понимается комплекс взаимосвязанных обслуживающих структур, составляющих и/или обеспечивающих основу для решения поставленных задач.

Для целей анализа понятия важно выделить специфические признаки инфраструктуры, к которым относятся:

- преимущественный характер коллективного потребления;
- инфраструктура выступает как сектор экономики общественного значения;
- инфраструктура влияет на весь воспроизводственный цикл;
- капиталоемкость объектов инфраструктуры;
- кризис инфраструктурных отраслей изменяется на различных этапах экономического цикла.

Современное толкование категории инфраструктура определяет ее как «совокупность отраслей, предприятий и организаций, входящих в эти отрасли, направленной деятельности, призванных создавать условия для нормального функционирования производства и обращения товаров, а так же жизнедеятельности людей»².

¹О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ (ред. от 29 декабря 2017 года). URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.01.2018).

²Носова С.С. Экономика. Энциклопедический словарь. М., 2016. URL: <http://slovo.yaxy.ru/96.html> (дата обращения: 26.02.2018).

В учебной и научной литературе идентифицировано достаточно много разновидностей инфраструктуры: производственная, социальная, транспортная, инженерная, военная, рыночная, инновационная и др., в том числе таможенная.

Переходя к характеристике таможенной инфраструктуры, следует отметить, что от того насколько эффективно функционирует таможенная инфраструктура, насколько точно и грамотно она подстроена под состояние и функционирование внешнеэкономической деятельности, зависят такие важные показатели таможенного управления как:

- эффективность экспортно-импортных операций;
- пропускная способность таможенных пунктов пропуска;
- объемы поступлений в федеральный бюджет от таможенных пошлин и сборов;
- уровень правонарушений и коррупции в таможне¹.

В целом, под таможенной инфраструктурой понимаются составные части общего устройства таможенного дела, носящие вспомогательный характер и способствующие решению задач таможенных органов.

В словаре финансовых и юридических терминов таможенная инфраструктура рассматривается как «стационарные технические средства таможенного контроля, таможенные лаборатории, склады временного хранения и таможенные склады, учрежденные таможенными органами, а также административные здания, информационные системы, информационно-телекоммуникационные сети, сети связи, вычислительные центры таможенных органов»².

¹Бепиев Е.Р. Таможенная инфраструктура: проблемы функционирования : сб. материалов XXXVIII молодежной международной научно-практической конференции «Интеллектуальный потенциал XXI века: ступени познания». Новосибирск, 2017. С. 81-82.

²Таможенная инфраструктура. Словарь финансовых и юридических терминов. URL: http://www.consultant.ru/law/ref/ju_dict/word/tamozhennaya_infrastruktura/ (дата обращения: 24.02.2018).

Согласно положениям таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС) к таможенной инфраструктуре «относятся здания, сооружения, помещения, открытые площадки, оснащенные техническими средствами таможенного контроля, инженерными, информационными, телекоммуникационными системами и средствами их обеспечения (элементы таможенной инфраструктуры), и объекты социального назначения, обеспечивающие деятельность таможенных органов»¹.

Все указанные элементы таможенной инфраструктуры могут располагаться в определенных местах, среди которых выделяются:

- места перемещения товаров через таможенную границу;
- места размещения таможенных органов и учреждений государств-членов ЕАЭС;
- иные места, на территории которых могут совершаться таможенные операции и проводиться таможенный контроль.

Объектами таможенной инфраструктуры выступают ее отдельные элементы.

В соответствии с Инструкцией по организации пропускного и внутриобъектового режимов на объектах таможенных органов Российской Федерации, объекты таможенной инфраструктуры – это «здания, строения, сооружения, прилегающие к ним территории и акватории, транспортные средства, а также грузы, в том числе при их транспортировке, денежные средства и иное имущество, подлежащее защите от противоправных посягательств и имеющих экономическую и иную значимость для таможенного органа»².

¹Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). URL: <http://www.pravo.gov.ru>. (дата обращения: 26.02.2018).

²Об утверждении Инструкции по организации пропускного и внутриобъектового режимов на объектах таможенных органов Российской Федерации : Приказ ФТС РФ от 10 октября 2005 года № 947. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902011861> (дата обращения: 09.03.2018).

С практической точки зрения объекты таможенной инфраструктуры целесообразно разделить на четыре группы.

Первая группа – объекты производственной инфраструктуры, которые включают «таможенные объекты, которые создают условия для функционирования таможенных органов, помещения товаров под таможенные режимы, а также обслуживания пассажиров»¹. Среди таких объектов можно выделить:

- служебно-производственные здания;
- сеть таможенного обслуживания;
- терминалы, пункты пропуска, а так же объекты для специальных видов контроля;
- здания-склады для таможенных средств, котельные и гаражи;
- таможенные лаборатории и вычислительные центры;
- строительно-эксплуатационные организации и пр.

Вторая группа – информационно-техническая и транспортная инфраструктура. Данная группа объектов нацелена на обеспечение осуществления таможенных процедур, передачи информации, а так же осуществление перевозок посредством транспортных средств. Среди элементов группы выделяются:

- единая автоматизированная информационная система;
- технические средства таможенного контроля;
- инспекционно-досмотровые комплексы;
- транспортные средства и пр.

Третья группа – объекты околотаможенной инфраструктуры, как объекты сервиса необходимые для предоставления разнообразных услуг участникам внешнеэкономической деятельности. К таким объектам относятся:

- склады временного хранения;

¹Бепиев Е.Р. Таможенная инфраструктура: проблемы функционирования : сб. материалов XXXVIII молодежной международной научно-практической конференции «Интеллектуальный потенциал XXI века: ступени познания». Новосибирск, 2017. С. 82.

- таможенные склады;
- свободные склады;
- магазины беспошлинной торговли и др.

А к субъектам околотаможенной инфраструктуры относят таможенных представителей и таможенных перевозчиков.

Четвертая группа – социальная инфраструктура, представленная объектами, предназначенными для создания условий воспроизводства жизнедеятельности работников таможенных органов и удовлетворения их потребностей в услугах непроизводственного характера. Среди таких объектов выделяются:

- жилые здания;
- спортивные объекты;
- социально-культурные объекты;
- объекты медицинского обслуживания и пр.

Проведенный анализ понятия «таможенная инфраструктура» позволяет отметить, что последняя «представляет собой многоотраслевую социально-экономическую систему, которая решает комплекс задач, связанных с обеспечением стратегических интересов приграничных регионов, так и государства в целом; от ее качества, потенциала и достигнутых мощностей зависит социально-экономическое развитие приграничных территорий, что проявляется в наличии факторов, воздействующих на социальный и хозяйственный комплекс региона»¹.

При размещении объектов таможенной инфраструктуры учитывается система экономических, природных, организационных, географических, социально-исторических и ряд других факторов.

Группа экономических факторов включает: общественную потребность в таможенных услугах и возможность ее удовлетворения на основе

¹Бепиев Е.Р. Таможенная инфраструктура: проблемы функционирования : сб. материалов XXXVIII молодежной международной научно-практической конференции «Интеллектуальный потенциал XXI века: ступени познания». Новосибирск, 2017. С. 83.

имеющихся таможенных организаций; трудовые ресурсы; возможности научно-технического прогресса.

К географическим факторам относятся свойства территории, территориальное расположение и сочетание объектов. Они, в свою очередь, подразделяются на физико-географические (природные) и экономико-географические.

Экономико-географические факторы включают в себя экономико – и транспортно – географическое положение, ценность земель, возможности развития производства, степень развития производственной инфраструктуры, возможность строительства и другое.

В состав социально-исторических факторов входит уровень развития в районе непроизводственной сферы и другие факторы.

Организационные факторы размещения таможенного дела охватывают формы территориальной организации таможенной службы и создание новых таможен и постов.

Учитываются также факторы внешнеполитические, военные, санитарно – экологические, правоохранительные и другие.

Для эффективного обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры целесообразно реализовывать разработанные на практике принципы, под которыми понимаются основополагающие идеи и правила, руководствуясь которыми, управление добивается рационального размещения и развития таможенной инфраструктуры.

Среди принципов размещения объектов таможенной инфраструктуры относят следующие принципы:

- целеполагания (достижение целей и решение поставленных задач);
- системности функционирования объектов таможенной инфраструктуры;
- надежности и гибкости функционирования объектов таможенной инфраструктуры;
- информатизации деятельности таможенной инфраструктуры;

- содействия совершенствованию таможенного контроля и таможенных операций;
- комплексности в размещении объектов таможенной инфраструктуры;
- рациональной пространственной концентрации объектов таможенной инфраструктуры;
- рационального использования имеющихся ресурсов регионов (финансовых, материальных и трудовых);
- обязательного научного обоснования и проведения экономического анализа размещения объектов таможенной инфраструктуры;
- недопущения возложения на участников ВЭД чрезмерных и неоправданных издержек.

Остановимся на характеристике содержания каждого из указанных принципов размещения.

Принцип целеполагания предполагает, что таможенная инфраструктура как сложный объект должна рассматриваться с точки зрения поставленных целей и задач ее развития. Так, основной целью развития таможенной инфраструктуры выступает разработка способов оценки и преодоление ключевых проблем, препятствующих модернизации таможенного управления, а также выработка рекомендаций по совершенствованию обустройства таможенной инфраструктуры. Для достижения указанной цели необходимым представляется решение таких задач как: раскрыть понятие и рассмотреть систему институтов таможенной инфраструктуры; проанализировать нормативно-правовое обеспечение таможенной инфраструктуры; исследовать правовой статус институтов таможенной инфраструктуры: таможенных складов, таможенного перевозчика; изучить функции объектов таможенной инфраструктуры; провести оценку состояния объектов таможенной инфраструктуры; выделить проблемы таможенной инфраструктуры и определить пути их решения.

Принцип системности функционирования таможенной инфраструктуры направлен на комплексный подход к изучению социально-

экономических процессов и явлений, обязательное понимание их как целостных систем, все части которых взаимосвязаны и взаимозависимы.

Принцип надежности и гибкости функционирования объектов таможенной инфраструктуры указывает на то, что необходимо создавать такие организационно-экономические условия, обеспечивающие функционирование таможенных органов необходимыми материально-техническими ресурсами для выполнения целей и решения поставленных задач с высокой степенью приспособляемости к современным условиям функционирования и требованиям всех заинтересованных сторон.

Действие принципа информатизации обусловлена современными условиями перемещения товаров и транспортных средств и проведения таможенного контроля (электронное декларирование, предварительное информирование, технология «одного окна» и другие). Указанные факторы вызывают увеличение информационных потоков, актуализируют вопросы программного обеспечения таможенного управления, развития технических средств таможенного контроля. Следовательно, от уровня развития информационных технологий таможенных органов, как элемента таможенной инфраструктуры, зависит весь процесс таможенного управления, скорость таможенных операций, и, упрощение таможенных формальностей.

Принцип содействия совершенствованию таможенного контроля и таможенных операций определяется федеральным законодательством¹, в котором указывается, что таможенная инфраструктура должна применять совершенные формы таможенного контроля, новые технологии таможенного оформления и не препятствовать, а способствовать дальнейшему развитию таможенного администрирования и таможенных органов, в целом.

Принцип комплексности размещения объектов таможенной инфраструктуры указывает на необходимость оборудования приграничных

¹О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ (ред. от 29 декабря 2017 года). URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 22.01.2018).

территории объектами на основании тесного взаимодействия федеральных органов власти с органами исполнительной власти субъектов РФ, органами местного самоуправления, пограничными войсками и способствующими экономическому и инфраструктурному развитию территорий. При этом комплексное размещение объектов предполагает рациональное сочетание природных (предотвращение отрицательного воздействия на окружающую среду), экономических (развитие приграничных территорий, уменьшение затрат участников ВЭД) и социальных (создание новых рабочих мест) факторов.

Принцип рациональной пространственной концентрации объектов таможенной инфраструктуры предполагает размещение ее объектов в зонах таможенного контроля «в пределах неразрывной по периметру территории в регионе деятельности таможенного поста и в непосредственной близости от федеральных автомобильных и железнодорожных дорог»¹.

Принцип рационального использования имеющихся ресурсов региона свидетельствуют о том, что для рационального размещения объектов таможенной инфраструктуры необходимо учитывать имеющиеся у региона ресурсы (дороги, земельные площади, здания, сооружения, складские помещения, транспортное сообщение, человеческий капитал, инвестиционный потенциал и др.) и использовать их наиболее эффективно, то есть привлекать с максимальной отдачей.

Реализация принципа обязательного научного обоснования и проведения экономического анализа предполагает учитывать при размещении объектов таможенной инфраструктуры результаты

¹Об утверждении требований к обустройству, оборудованию и месту нахождения складов временного хранения и прилегающей к ним территории, приближенных к государственной границе Российской Федерации и являющихся местом расположения таможенных органов или их структурных подразделений, осуществляющих таможенные операции и таможенный контроль в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза : Приказ ФТС России от 19 августа 2014 года № 1600 // Российская газета. – 2014. – 24 октября.

экономических исследований, научного обоснования и исследования проблем размещения.

Особую важность при размещении объектов таможенной инфраструктуры имеет принцип недопущения возложения на участников ВЭД, перевозчиков и других лиц чрезмерных и неоправданных издержек, который заключается в том, что действия таможенных органов не должны отрицательно повлиять на деятельность участников внешнеэкономической деятельности, а наоборот, должны повышать эффективность транспортных потоков при ввозе и вывозе товаров с таможенной территории. Также недопустимо возложение на участников ВЭД дополнительных затрат по временному хранению товаров на складах и иных услуг связанных с вынужденным перемещением в приграничных территориях.

С целью обеспечения нормального функционирования объектов таможенной инфраструктуры в таможенных органах создаются специальные подразделения эксплуатации объектов таможенной инфраструктуры. Данные подразделения осуществляют и контролируют содержание и техническую эксплуатацию зданий, сооружений и оборудования таможенного органа в соответствии с действующими требованиями нормативных актов, а также своевременное и качественное проведение текущего ремонта и подготовку объектов к работе в зимний период.

Обеспечение таможенных органов материально-техническими ресурсами объектов таможенной инфраструктуры осуществляется за счет федерального бюджета и иных источников финансирования, предусмотренных законодательством России. Материальное обеспечение таможенных органов строится на плановой основе, используются утвержденные в централизованном порядке нормы и нормативы. Нормируемая потребность таможенных органов в оснащении объектов таможенной инфраструктуры отражается в таблице положенности.

В случае размещения структурных подразделений таможен и таможенных постов на объектах околотаможенной инфраструктуры в целях

совершения таможенных операций, предусмотренных ТК ЕАЭС, материально-техническое оснащение объектов таможенной инфраструктуры осуществляется владельцами объектов на основании договора.

В федеральной таможенной службе обеспечение таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры осуществляется главным управлением тылового обеспечения (ГУТО), в региональных таможенных управлениях – тыловой службой, в таможнях – тыловыми отделами.

Главное управление тылового обеспечения ФТС разрабатывает нормативно-методическую базу и обеспечивает необходимыми документами все таможенные органы.

Таким образом, таможенная инфраструктура выступает необходимым элементом для эффективного функционирования и развития таможенной службы, в целом, реализации последней своих функций во внешнеэкономической деятельности. И рассматривается таможенная инфраструктура как сложная система, включающая в себя определенную материальную базу, оборудование, помещения, специализированных перевозчиков, персонал и бизнес-структуры, участвующие в обслуживании экспортно-импортных операций.

1.2. Организационно-правовые нормы обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры

Организационно-правовое обеспечение таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры осуществляется в рамках действия следующих нормативных правовых актов.

Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18.05.1973) (в ред. Протокола от 26.06.1999)¹. Использование положений данной Конвенции играет важную роль в

¹Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 года) (в ред. Протокола от 26 июня 1999 года) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2011. – № 32. – Ст. 4810.

инфраструктурном обеспечении приграничных субъектов РФ и предусматривает необходимость при разработке таможенных процедур использовать предварительную информацию и обеспечить передачу информации в электронном виде.

Институт предварительного информирования выступает, сегодня, одним из перспективных векторов развития таможенных информационных технологий, являющихся элементом таможенной инфраструктуры. Таможенным кодексом ЕАЭС (Ст. 11) определено, что «целью представления предварительной информации является получение таможенными органами сведений о товарах, планируемых к перемещению через таможенную границу Союза, для оценки рисков и принятия предварительных решений о выборе объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, до прибытия товаров на таможенную территорию Союза»¹.

На сегодняшний день приняты решения по обязательному предварительному информированию в отношении ввозимых товаров следующими видами транспорта:

- автомобильным – Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17 апреля 2018 года № 56;
- железнодорожным – Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17 апреля 2018 года № 57;
- воздушным – Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 24 апреля 2018 года № 62;
- водным – Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 10 апреля 2018 года № 51.

Все указанные документы вступят в силу с 01 октября 2018 года.

¹Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). URL: <http://www.pravo.gov.ru>. (дата обращения: 26.02.2018).

Таможенный кодекс Евразийского экономического союза¹. Статьей 353 ТК ЕАЭС установлены общая характеристика и единые типовые требования к таможенной инфраструктуре. Требования к обустройству и техническому оснащению элементов таможенной инфраструктуры, расположенных в местах перемещения товаров через таможенную границу Союза, определяются Евразийской экономической комиссией с учетом особенностей их функционального назначения, связанных с обеспечением деятельности таможенных органов.

С целью «информирования о пунктах пропуска через государственные границы государств-членов, расположенных на таможенной границе Союза, Комиссией формируются и размещаются на официальном сайте Союза в сети Интернет информационно-справочный перечень таких пунктов пропуска и общий реестр паспортов таких пунктов пропуска на основе сведений о них, представляемых уполномоченными государственными органами государств-членов ЕАЭС»².

А так же, информация о местах прибытия и местах убытия направляется таможенными органами в Комиссию для формирования общих перечней мест прибытия и мест убытия и их размещения на официальном сайте Союза в сети Интернет.

В соответствии со статьей 398 ТК ЕАЭС предоставляется информация о лицах, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела. «Комиссия на основании реестров лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела, которые ведут таможенные органы, формирует общие реестры лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного

¹Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). URL: <http://www.pravo.gov.ru>. (дата обращения: 26.02.2018).

²Информация о местах перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС. Евразийская экономическая комиссия. URL: http://eec.eaeunion.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_infr/Pages/CIDD3_DevCI/0DevCI_list_EAE_U_1places_of_displacement_.aspx (дата обращения: 11.03.2018).

дела, и обеспечивает их размещение не реже 1 раза в месяц на официальном сайте Союза в сети Интернет:

- общий реестр таможенных представителей;
- общий реестр таможенных перевозчиков;
- общий реестр владельцев складов временного хранения;
- общий реестр владельцев таможенных складов;
- общий реестр владельцев свободных складов»¹.

Анализ состояния, динамики и тенденций развития таможенной инфраструктуры в местах перемещения товаров через таможенную границу Союза проводится Комиссией на основе представляемых таможенными органами обобщенных за определенный период времени сведений о перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу Союза, не содержащих сведений, отнесенных в соответствии с законодательством государств-членов к государственной тайне (государственным секретам) или к сведениям ограниченного распространения.

Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года, в рамках которой определены направления совершенствования таможенной инфраструктуры. Среди последних отмечается:

- «– строительство (реконструкции) в рамках федеральных и ведомственных целевых программ служебно-производственных зданий, в том числе приближенных к государственной границе Российской Федерации;
- приобретение объектов за счет средств федерального бюджета по мере необходимости;
- передача Федеральным агентством по управлению государственным имуществом в оперативное управление таможенными органами помещений и перевод в федеральную собственность помещений, находящихся в

¹Информация о местах перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС. Евразийская экономическая комиссия. URL: http://eec.eaeunion.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_infr/Pages/CIDD3_DevCI/0DevCI_list_EAE_U_1places_of_displacement_.aspx (дата обращения: 11.03.2018).

собственности субъектов Российской Федерации, муниципальной и частной собственности;

– привлечение инвестиций для вовлечения в хозяйственный оборот объектов, строительство которых не завершено, и земельных участков, предоставленных таможенным органам и учреждениям, находящимся в ведении Федеральной таможенной службы»¹.

Концепция таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации², которая разработана в целях содействия инфраструктурному развитию приграничных субъектов России, обусловленных возрастающими объемами внешней торговли. В рамках данной Концепции, таможенная инфраструктура представлена как «стационарные технические средства таможенного контроля, таможенные лаборатории, склады временного хранения и таможенные склады, учрежденные таможенными органами, а также административные здания, информационные системы, информационно-телекоммуникационные сети, сети связи, вычислительные центры таможенных органов»³. Итогом реализации данной концепции становится развитие в местах, приближенных к государственной границе РФ, транспортно-логистической инфраструктуры и складских комплексов, с целью оказания таможенных услуг, проведения таможенных операций, а также таможенного и иных видов государственного контроля.

Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации»⁴, в соответствии с которым предусматривается, что таможенные

¹Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года. Сайт ФТС России. URL: http://www.customs.ru/index.php?id=17220&Itemid=2375&option=com_content (дата обращения: 21.03.2018).

²О направлении Концепции (вместе с «Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации») : Письмо ФТС РФ от 21 августа 2009 года № 21-50/39656 // Таможенные ведомости. – 2009. – № 11.

³Там же.

⁴О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ (ред. от 29 декабря 2017 года) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 48. – Ст. 6252.

органы должны размещаться в производственных объектах, необходимых для реализации таможенными органами своих функций, находящимися в федеральной собственности. Наряду с этим, «по инициативе лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела, участников внешнеэкономической деятельности, осуществляющих регулярные экспортно-импортные поставки товаров, транспортных и экспедиторских организаций и организаций федеральной почтовой связи таможенные посты и структурные подразделения таможен могут находиться в помещениях, принадлежащих указанным лицам»¹.

Обеспечение таможенных органов материально-техническими объектами таможенной инфраструктуры осуществляется в рамках нормативной базы, включающей в себя:

- нормы положенности (нормы обеспечения) техническими средствами, вещевым имуществом, расходными материалами и пр.;
- нормы хранения;
- нормы создания резервных запасов и сроки резервирования;
- сроки носки изделий;
- нормы и сроки выдачи материалов;
- сроки эксплуатации технических средств.

Ежегодно таможенными органами составляется заявка по направлениям обеспечения объектами таможенной инфраструктуры с учетом фактического состояния материально-технической базы таможенного органа. Обеспечение материально-техническими средствами осуществляется в рамках Приказа ФТС России от 14 марта 2012 года № 476².

Заявка включает следующие основные разделы:

¹О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ (ред. от 29 декабря 2017 года) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 48. – Ст. 6252.

²Об утверждении Положения о порядке планирования, организации и схеме обеспечения таможенных органов Российской Федерации материально-техническими средствами : Приказ ФТС России от 14 марта 2012 года № 476 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

- капитальный ремонт объектов таможенной инфраструктуры;
- техническая эксплуатация зданий и сооружений таможенной инфраструктуры;
- материально-техническое обеспечение;
- эксплуатация автомобильной техники;
- жилищное и социальное обеспечение должностных лиц таможенных органов;
- продовольственное обеспечение;
- охрана труда и пожарная безопасность.

Согласно положениям указанного постановления, «материально-техническое обеспечение таможенных органов Российской Федерации осуществляется в централизованном и децентрализованном порядке путем поставки продукции по государственным контрактам, заключаемым по результатам размещения заказов на поставки товаров для государственных нужд в соответствии с законодательством Российской Федерации».

Обеспечение материально-техническими объектами «осуществляется на основании планов приобретения продукции, утверждаемых ФТС России (централизованное приобретение) и таможенными органами Российской Федерации (децентрализованное приобретение), за исключением автотранспортных средств, специального автотранспорта и подъемно-транспортного оборудования, планирование приобретения которых осуществляется в составе Плана приобретения продукции для материально-технического оснащения таможенных органов Российской Федерации, утверждаемого ФТС России».

«Планы приобретения продукции формируются в соответствии с Единым классификатором продукции, приобретаемой для оснащения таможенных органов Российской Федерации, Сводным табелем положенности материально-технических средств для оснащения таможенных органов Российской Федерации с учетом их фактической обеспеченности, а также создания переходящего запаса и резерва материально-технических

средств. Планирование централизованного и децентрализованного приобретения продукции осуществляется исходя из объемов бюджетных ассигнований в пределах установленных лимитов бюджетных обязательств и бюджетных смет».

Закупки осуществляются в рамках действия федерального закона «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»¹.

С целью реализации основных принципов организации системы закупок, в ФТС России создана единая комиссия по осуществлению закупок товаров, работ, услуг для нужд таможенных органов Российской Федерации. Основной целью функционирования данной Комиссии выступает «определение поставщиков (подрядчиков, исполнителей) в целях заключения с ними государственных контрактов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для нужд таможенных органов в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации»².

В ведении региональных таможенных управления находятся склады для хранения централизованно поставляемых предметов материально-технического обеспечения. К ним относятся склады для приема и выдачи форменной и специальной одежды, бланочной продукции, технических средств таможенного контроля (в том числе боеприпасов), запчастей для автомобильного транспорта и другие.

Стоит отметить, что ежегодно увеличивающийся поток товаров через таможенную границу, увеличивает и нагрузку на таможенные органы. Наибольшую трудность при этом представляет проверка крупногабаритного груза и транспортных средств. Для решения этой задачи используются

¹О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд : федер. закон от 05 апреля 2013 года № 44-ФЗ (ред. от 23 апреля 2018 года) //

²Положение о Единой комиссии ФТС России по осуществлению закупок товаров, работ, услуг для нужд таможенных органов российской Федерации. Сайт ФТС России. URL: http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=22735:-20-2014-285-q-q&catid=115:2011-02-03-17-56-51&Itemid=1830&Itemid=2028 (дата обращения: 24.03.2018).

инспекционно-досмотровые комплексы (ИДК), которые позволяют без вскрытия и разгрузки за минимальное время получить рентгеновское изображение, необходимое для идентификации товаров. Применение ИДК значительно оптимизируют процедуры таможенного оформления и контроля, помогают выявить и предотвратить нелегальное перемещение наркотиков, сокрытых товаров, пресечь другие правонарушения во внешнеэкономической сфере деятельности.

Оснащение инспекционно-досмотровыми комплексами пунктов пропуска через таможенную границу ЕАЭС, а так же принципы их размещения устанавливаются рекомендациями Коллегии Евразийской экономической комиссии¹.

Согласно данным рекомендациям, размещение ИДК в первоочередном порядке производится в пунктах пропуска через таможенную границу ЕАЭС с учетом прохождения основных международных транспортных коридоров, основных транспортных магистралей государств-членов ЕАЭС и максимальных показателей товаропотоков, а также результатов анализа путей возможного незаконного перемещения через таможенную границу наркотических, взрывчатых веществ и иных опасных товаров (включая оружие и боеприпасы). При размещении ИДК может быть предусмотрен принцип реверсивного движения ввозимых и вывозимых товаров через ИДК.

Особая роль при обеспечении таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры отводится обеспечению информационными ресурсами. Обеспечение таможенных органов современными информационными технологиями является насущной потребностью. Специфическим свойством организации деятельности таможенных органов является регулярное выполнение периодически повторяющихся задач,

¹Об общих положениях об оснащении пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза инспекционно-досмотровыми комплексами и их использования : Рекомендации коллегии Евразийской экономической комиссии от 17 мая 2016 года № 7 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

решение которых основывается на обработке и передачи значительных объемов информации. В статье 97 федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации» определено, что «информационные системы и информационные технологии используются таможенными органами в целях обеспечения выполнения возложенных на них задач, в том числе обмена информацией с федеральными органами исполнительной власти, оказания государственных услуг населению, участникам внешнеэкономической деятельности по предоставлению информации в электронном виде»¹.

Обеспечение таможенных органов данным элементом таможенной инфраструктуры осуществляется по заказу и в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Одним из принципиально новых подходов, который нашел свое отражение в Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, вступившем в силу с 1 января 2018 года, является возможность совершения отдельных таможенных операций без участия должностных лиц таможенных органов.

Таможенным кодексом Евразийского экономического союза предусмотрены следующие нормы:

«— таможенное декларирование осуществляется в электронной форме (пункт 3 статьи 104);

— отдельные таможенные операции могут совершаться таможенными органами посредством информационной системы таможенных органов без участия должностных лиц таможенных органов (пункт 3 статьи 82);

— документы и (или) сведения, необходимые для совершения таможенных операций, могут не представляться таможенному органу при их совершении, если сведения о таких документах, и (или) сведения из них, и (или) иные сведения, необходимые таможенным органам для совершения

¹О таможенном регулировании в Российской Федерации : федер. закон от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ (ред. от 29 декабря 2017 года) // Собр. законодательства Рос. Федерации. — 2010. — № 48. — Ст. 6252.

таможенных операций, могут быть получены таможенными органами из информационных систем таможенных органов, а также из информационных систем государственных органов (организаций) государств-членов в рамках информационного взаимодействия таможенных органов и государственных органов (организаций) государств-членов (пункт 2 статьи 80);

– таможенный контроль в форме проверки таможенных, иных документов и (или) сведений, а если это установлено законодательством государств-членов о таможенном регулировании, - таможенный контроль также в иных формах или с применением мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, может проводиться таможенными органами посредством информационной системы таможенных органов без участия должностных лиц таможенных органов (второй абзац пункта 6 статьи 310)»¹.

Закрепленное в Таможенном кодексе Евразийского экономического союза положение «совершение отдельных таможенных операций посредством информационной системы таможенных органов без участия должностных лиц» (пункт 3 статьи 82), в первую очередь, подразумевает возможность использования информационных систем для совершения юридически значимых действий без непосредственного участия должностных лиц.

Предполагается, что наиболее востребованными при реализации данной нормы кодекса будут следующие операции:

- автоматическая регистрация таможенных документов;
- автоматический выпуск товаров в соответствии с заявленной процедурой.

В перспективе данную норму можно будет применять в отношении любых таможенных операций, начиная от уведомления о прибытии и заканчивая выпуском товаров.

¹ Совершение таможенных операций посредством информационной системы без участия должностных лиц таможенных органов. Сайт Евразийской экономической комиссии. URL: <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 12.04.2018).

На сегодняшний день порядок применения автоматического выпуска товаров предусмотрен разделом II Порядка совершения таможенных операций, связанных с выпуском товаров, отказом в выпуске товаров и аннулированием выпуска товаров, оформления решений о приостановлении срока выпуска товаров, продлении срока такого приостановления и об их отмене, а также уведомления о принятии таких решений, утвержденного решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 19 декабря 2017 г. № 188¹.

Внесение данной нормы в кодекс вызвано, как потребностью бизнеса максимально сократить время на проведения таможенных операций и исключить «субъективность» при принятии решений представителями государственных органов, так и необходимостью таможенным органам искать новые методы для повышения эффективности при совершении таможенных операций в условиях оптимизации штатной численности.

Роль и значение развития околотаможенной инфраструктуры в современных рыночных условиях определено в Стратегии развития таможенной службы РФ до 2020 года, которая предполагает переход на инновационный принцип развития экономики, формирование благоприятных условий для интеграции государства в мировые хозяйственные связи, а также изменение масштабов, характера и форм внешнеэкономической деятельности. В рамках принятого ТК ЕАЭС основными элементами околотаможенной инфраструктуры признаются подконтрольные таможенным органам, - это таможенный представитель, таможенный перевозчик, склад временного хранения, таможенный склад, магазин беспошлинной торговли, свободные склады. К прочим объектам,

¹О некоторых вопросах, связанных с выпуском товаров (вместе с «Порядком совершения таможенных операций, связанных с выпуском товаров, отказом в выпуске товаров и аннулированием выпуска товаров, оформления решений о приостановлении срока выпуска товаров, продлении срока такого приостановления и об их отмене, а также уведомления о принятии таких решений») : Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 19 декабря 2017 года № 188. URL: <http://www.eaeunion.org/> (дата обращения: 12.04.2018).

относительно не подконтрольным таможенным органам, можно отнести таможенные лаборатории, консультативные и обучающие организации, научно-исследовательские и учебные центры, транспортные и экспедиторские компании, информационные системы (связь, компьютерные сети).

Основные вопросы организации околотаможенной инфраструктуры определены в ТК ЕАЭС, дополнительные условия их организации детализируются в федеральном законе «О таможенном регулировании в Российской Федерации».

Требования к обустройству, оборудованию и месту нахождения складов временного хранения и прилегающей к ним территории, приближенных к государственной границе РФ регламентируются приказом ФТС России¹.

Согласно данного приказа «помещения и (или) открытые площадки, предназначенные для использования в качестве склада временного хранения, расположенного в месте, приближенном к государственной границе Российской Федерации и являющемся местом расположения таможенного органа или его структурных подразделений, осуществляющих таможенные операции и таможенный контроль в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза (СВХ), должны быть обустроены и оборудованы таким образом, чтобы:

- а) обеспечить сохранность товаров;
- б) исключить доступ к товарам посторонних лиц (не являющихся работниками СВХ, не обладающих полномочиями в отношении товаров либо не являющихся представителями лиц, обладающих такими полномочиями);

¹Об утверждении требований к обустройству, оборудованию и месту нахождения складов временного хранения и прилегающей к ним территории, приближенных к государственной границе Российской Федерации и являющихся местом расположения таможенных органов или их структурных подразделений, осуществляющих таможенные операции и таможенный контроль в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза : Приказ ФТС России от 19 августа 2014 года № 1600 // Российская газета. – 2014. – 24 октября. – № 244.

в) обеспечить возможность проведения в отношении этих товаров таможенного контроля»¹.

Большое значение в организации таможенного дела отводится вопросам социального обеспечения таможенных органов. Организация обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры включает в себя мероприятия по обеспечению доступным и комфортным жильем должностных лиц таможенных органов. Также, в целях дальнейшего развития медицинского обеспечения продолжается работа по созданию сети ведомственных медицинских учреждений, и по развитию собственной ведомственной санаторно-курортной базы.

Обеспечение таможенных органов объектами социальной инфраструктуры осуществляется в соответствии с федеральным законом «О социальных гарантиях сотрудникам некоторых федеральных органов исполнительной власти и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»². В котором определено, что «сотрудник, имеющий общую продолжительность службы в учреждениях и органах не менее 10 лет в календарном исчислении, имеет право на

– единовременную социальную выплату для приобретения или строительства жилого помещения один раз за весь период государственной службы, в том числе в учреждениях и органах (единовременная социальная выплата);

¹Об утверждении требований к обустройству, оборудованию и месту нахождения складов временного хранения и прилегающей к ним территории, приближенных к государственной границе Российской Федерации и являющихся местом расположения таможенных органов или их структурных подразделений, осуществляющих таможенные операции и таможенный контроль в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза : Приказ ФТС России от 19 августа 2014 года № 1600 // Российская газета. – 2014. – 24 октября. – № 244.

²О социальных гарантиях сотрудникам некоторых федеральных органов исполнительной власти и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 30 декабря 2012 года № 283-ФЗ (ред. от 07 марта 2018 года)// Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2012. – № 53 (ч.1.). – Ст. 7608.

– предоставление жилья в собственность, приобретенное (построенное) за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета»¹.

Так же, сотрудники и уволенные со службы в учреждениях и органах граждане Российской Федерации, принятые на учет в качестве нуждающихся в жилых помещениях до 1 марта 2005 года федеральным органом исполнительной власти, в котором проходят (проходили) службу сотрудники, и совместно проживающим с ними членам их семей указанным федеральным органом исполнительной власти предоставляются жилые помещения жилищного фонда Российской Федерации по договору социального найма с последующей передачей этих помещений в муниципальную собственность.

Выводы по первой главе.

1. Таможенная инфраструктура рассматривается как составная часть общего устройства таможенного дела, носит вспомогательный характер и способствует решению задач таможенных органов. От уровня развития таможенной инфраструктуры зависят такие важные показатели таможенного управления как: эффективность экспортно-импортных операций; пропускная способность таможенных пунктов пропуска; объемы поступлений в федеральный бюджет от таможенных пошлин и сборов; уровень правонарушений и коррупции в таможне.

2. К объектам таможенной инфраструктуры относятся здания, строения, сооружения, прилегающие к ним территории и акватории, транспортные средства, а также грузы, в том числе при их транспортировке, денежные средства и иное имущество, подлежащее защите от противоправных посягательств и имеющих экономическую и иную значимость для таможенного органа. С практической точки зрения объекты таможенной инфраструктуры целесообразно разделить на четыре группы:

¹О социальных гарантиях сотрудникам некоторых федеральных органов исполнительной власти и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 30 декабря 2012 года № 283-ФЗ (ред. от 07 марта 2018 года)// Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2012. – № 53 (ч.1.). – Ст. 7608.

объекты производственной инфраструктуры; информационно-техническая и транспортная инфраструктура; объекты околотаможенной инфраструктуры, как объекты сервиса необходимые для предоставления разнообразных услуг участникам внешнеэкономической деятельности; социальная инфраструктура, представленная объектами, предназначенными для создания условий воспроизводства жизнедеятельности работников таможенных органов и удовлетворения их потребностей в услугах непроизводственного характера.

3. Общая характеристика и единые типовые требования к таможенной инфраструктуре определяются Таможенным кодексом Евразийского экономического союза. Требования к обустройству и техническому оснащению элементов таможенной инфраструктуры, расположенных в местах перемещения товаров через таможенную границу Союза, определяются Евразийской экономической комиссией с учетом особенностей их функционального назначения, связанных с обеспечением деятельности таможенных органов. Обеспечение таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры осуществляется в рамках контрактной системы и в соответствии с законодательством Российской Федерации.

ГЛАВА 2. ПРАКТИКА ОРГАНИЗАЦИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБЪЕКТАМИ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БЕЛГОРОДСКОЙ ТАМОЖНИ

2.1. Анализ организации обеспечения Белгородской таможни объектами таможенной инфраструктуры

Белгородская таможня образована в 1992 году на основе Белгородского таможенного поста, сегодня, она является крупнейшей в Центральном регионе. Регионом деятельности выступает Белгородская область. В зоне деятельности таможни проходит граница с Украиной, общей протяженностью 540,9 км. С украинской стороны на данном промежутке границы функционируют три таможни: Харьковская, Сумская и Луганская.

Анализируя структуру Белгородской таможни, следует отметить, что в непосредственном подчинении находятся:

- 11 таможенных постов;
- 3 отдела таможенного оформления и контроля с самостоятельным кодом в составе таможенных постов;
- 2 службы;
- 39 отделов и отделений;
- врачебный здравпункт;
- 4 отдельные должности.

Организационная структура Белгородской таможни представлена в приложении 1.

Для целей анализа таможенной инфраструктуры Белгородской таможни большое значение имеют результаты ее деятельности. Так, по итогам первого квартала 2018 года внешнеторговый оборот составил 1,04 млрд. долл США, что выше аналогичного периода 2017 года на 4,58%. В основном, такой рост обусловлен увеличением объемов экспортных поставок на 11,74%. Наряду с этим отмечается снижение импортных закупок на 5,6%. За этот период экспортно-импортные поставки осуществляли 720 участников

ВЭД, из них вывозом товаров из региона занимались – 240 участников, а ввозом – 571.

В целом, можно отметить, что объемы внешнеторгового оборота по Белгородской таможне в течение последних лет сокращаются (см. рисунок 1).

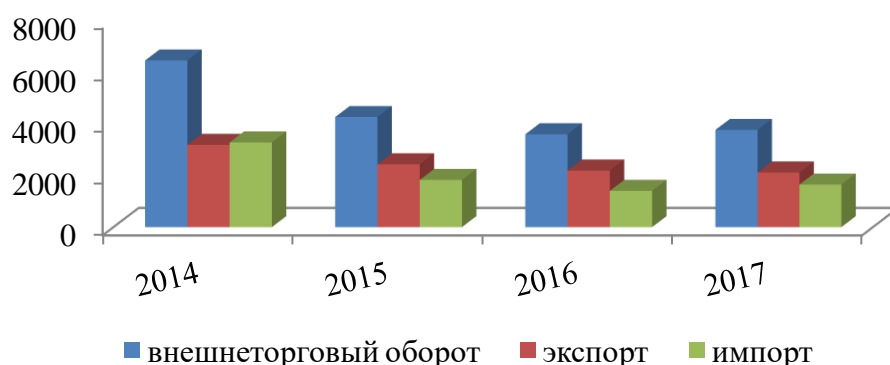


Рис. 1. Динамика внешнеторгового оборота Белгородской таможни

Объем грузооборота Белгородской таможни составил около 3 млн. тонн, что ниже аналогичного периода 2017 года на 34,71%. Наибольший удельный вес в общем объеме грузооборота имеют Губкинский и Старооскольский таможенные посты.

«Экспорт, оформленный участниками ВЭД в зоне деятельности таможни, составил 653,015 млн. долларов США. Импортные поставки составили 388,55 млн. долларов США»¹.

Наибольший удельный вес во внешнеторговом обороте таможни имеют:

- по экспорту – Старооскольский и Губкинский таможенные посты,
- по импорту – Валуйский и Белгородский.

«В отчетном периоде среди экспортных товаров наибольший удельный вес (по стоимости) имеют железные руды и концентраты, черные металлы (81,13 % общего объема экспорта), портландцемент. Среди

¹Основные итоги деятельности Белгородской таможни за 1 квартал 2018 года. Сайт ФТС России. URL : http://ctu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=17016:-1-2018-&catid=103:info-o-tek-deyat-bel-cat&Itemid=145 (дата обращения: 02.05.2018).

основных товарных групп импорта можно отметить черные металлы (38,24 % общего объема импорта), оборудование, механические устройства и их части»¹.

География экспортных поставок в регионе деятельности таможни – 70 стран мира. Постоянными крупными торговыми партнерами «дальнего зарубежья», влияющими на объемы экспорта по стоимости в целом, являются Италия, Турция, Испания. Среди «стран СНГ» основные получатели – Украина (73,8 % экспорта в страны СНГ), Узбекистан (18,31%).

«Участники внешнеэкономической деятельности осуществляли закупки импортной продукции в 74 странах мира. Наиболее крупные страны – экспортеры: из «стран дальнего зарубежья»: Германия, Нидерланды, Франция; из «стран СНГ»: Украина (98,2 % импорта из стран СНГ), Молдова»².

Представленные в первой главе теоретические положения обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры позволяют нам проанализировать практику обеспечения данными объектами в Белгородской таможне.

В соответствии с выделением отдельных групп объектов таможенной инфраструктуры можно отметить следующее.

В регионе деятельности Белгородского таможенного поста функционируют следующие пункты пропуска:

– автомобильные – 12, из которых 4 не функционируют, «из 8 автомобильных пунктов пропуска, функционирующих в регионе деятельности Белгородской таможни, 4 являются многосторонними – Грайворон, Ровеньки, Шебекино, Нехотеевка. Многосторонний автомобильный пункт пропуска Нехотеевка расположен на одной из важнейших автомагистралей, соединяющих центральную часть России с

¹Основные итоги деятельности Белгородской таможни за 1 квартал 2018 года. Сайт ФТС России. URL : http://ctu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=17016:-1-2018-&catid=103:info-o-tek-deyat-bel-cat&Itemid=145 (дата обращения: 02.05.2018).

²Там же.

Республикой Крым и является крупнейшим автомобильным пунктом пропуска в Европе»¹;

- железнодорожные – 8 (2 – не функционируют);
- воздушные – 1².

Анализ материально-технических объектов таможенной инфраструктуры показал, что в распоряжении Белгородской таможни находится:

- 14 объектов недвижимости, закрепленных на праве оперативного управления, общей площадью 18206,95 м²;
- 10 земельных участков, находящихся в пользовании общей площадью 5,8 га³.

Достижение высоких результатов работы Белгородской таможни стало возможным благодаря совершенствованию ее технологического и технического совершенствования. Этому способствовали результаты реализованных современных информационных технологий и открытости ведомства, в целом, инновационным процессам.

«Белгородская таможня в числе лидеров по внедрению новых перспективных технологий таможенного контроля и таможенного оформления. Она одна из первых среди таможен ЦФО внедрила, а затем и перешла на 100% электронное декларирование с использованием электронной подписи, успешно применяет технологии удаленного выпуска в части хранения декларируемых товаров и предварительного

¹Общая информация о Белгородской таможне. Сайт ФТС России. URL: http://ctu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=433%3Aobsch-inf-bel&Itemid=127 (дат обращения: 26.04.2018).

² Информационно-справочный перечень пунктов пропуска через внешнюю границу Евразийского экономического союза на российском участке. URL : http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_infr/Pages/CIDD3_DevCI/0DevCI_list_EAEU_1places_of_displacement_2checkpoints_.aspx (дата обращения: 02.05.2018)

³Составлено по данным отдела тылового обеспечения Белгородской таможни. Документ опубликован не был.

информирования»¹. В результате такой деятельности, по итогам 2017 года Белгородской таможней оформлено «42 545 декларации на товары, 100% с применением электронной формы декларирования. Объем декларационного массива составляет 105,98 % от объема декларирования 2016 года. По отношению к 2016 году произошло увеличение объемов декларирования по импорту на 6,01 %, а по экспорту – на 5,93 %»².

Технологии электронного декларирования, удаленного выпуска, предварительного информирования используют информационный обмен в режиме реального времени. Это стало возможным благодаря повышению технической оснащенности таможни, а именно «вычислительный комплекс таможни составляет:

- компьютеров – 1252 единиц;
- серверов – 111 единиц;
- периферийных устройств (печатающие устройства, сканеры, МФУ) – 729 единиц;
- действующих автоматических телефонных станций 16 единиц;
- организовано и сопровождается 47 цифровых каналов передачи данных, объединяющих в телекоммуникационную вычислительную сеть все объекты Белгородской таможни»³.

Для хранения, обработки и распределения доступа в таможне осуществляется администрирование 118 баз данных и 52 вида программных средств, предназначенных для проведения таможенных операций.

¹Интернет-технологии на службе Белгородской таможни. Сайт ФТС России. URL : http://ctu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=15141:2017-09-12-11-52-44&catid=103:info-o-tek-deyat-bel-cat&Itemid=145 (дата обращения: 01.05.2018).

²Белгородская таможня подводит итоги. Сайт ФТС России. URL : http://ctu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=16113:2017-12-22-06-09-57&catid=103:info-o-tek-deyat-bel-cat&Itemid=145 (дата обращения: 01.05.2018).

³Интернет-технологии на службе Белгородской таможни. Сайт ФТС России. URL : http://ctu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=15141:2017-09-12-11-52-44&catid=103:info-o-tek-deyat-bel-cat&Itemid=145 (дата обращения: 01.05.2018).

С 2015 года на всех постах таможни реализована и успешно применяется технология автоматической регистрации электронных деклараций на товары.

В регионе деятельности таможни растет число участников внешнеэкономической деятельности, которые применяют удаленную форму уплаты таможенных платежей с использованием микропроцессорных пластиковых карт. В Белгородской таможне удаленная уплата таможенных платежей осуществляется на Белгородском, Валуйском и Старооскольском таможенных постах операторами таможенных платежей.

Наряду с основным таможенным оформлением, обеспечение информационной безопасности является основным видом деятельности таможенных органов. Информационная безопасность и обеспечение защиты информации в Белгородской таможне реализована комплексом мероприятий, сущностью которых является обеспечение конфиденциальности, целостности и доступности информации. Для обеспечения защиты информации, передаваемой между таможней и таможенными постами, применяются межсетевые экраны. В таможне функционирует система обнаружения атак.

«Практически все пункты пропуска таможни, через которые идет основное перемещение товаров в торговом обороте, оснащены мобильными инспекционными досмотровыми комплексами (МИДК), а стационарный ИДК на МАПП Нехотеевка является в настоящее время одним из самых современных»¹.

«На Белгородском и Валуйском таможенных постах эффективно применяется технология предварительного декларирования, при которой реализован выпуск товаров, ввозимых железнодорожным транспортом в

¹Белгородская таможня подводит итоги. Сайт ФТС России. URL : http://ctu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=16113:2017-12-22-06-09-57&catid=103:info-o-tek-deyat-bel-cat&Itemid=145 (дата обращения: 01.05.2018).

круглосуточном режиме непосредственно в железнодорожных пунктах пропуска»¹.

Околотаможенную инфраструктуру Белгородской таможни составляют:

- 3 таможенно-логистических терминала (ТЛТ) (Грайворонский, Нехотеевский и Шебекинский);
- 24 склада временного хранения;
- 2 таможенных склада;
- 5 магазинов беспошлинной торговли.

ТЛТ в регионе деятельности Белгородской таможни взаимодействуют или с отделом таможенного оформления и таможенного контроля таможенного поста или таможенным постом. Общая характеристика ТЛТ представлена в таблице 1.

Таблица 1

Перечень ТЛТ, функционирующих в регионе деятельности Белгородской таможни²

Перечень ТЛТ	Владелец ТЛТ	Таможенный пост	Пропускная способность (количество машиномест)	Пропускная способность пункта пропуска	
				проектная	фактическая
Грайворонский	ООО «Контакт-Транс	ОТОиТК №1 Грайворонского таможенного поста	160	150	21
Нехотеевский	ЗАО «ТЛТ-Белогорье»	ОТОиТК №5 Белгородского таможенного поста	180	288	142
Шебекинский	ООО «ТЛТ-Шебекино»	Шебекинский таможенный пост им. В.А. Данкова	120	200	19

¹Белгородская таможня подводит итоги. Сайт ФТС России. URL : http://ctu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=16113:2017-12-22-06-09-57&catid=103:info-o-tek-deyat-bel-cat&Itemid=145 (дата обращения: 01.05.2018).

² Перечень функционирующих ТЛТ, расположенных вблизи государственной границы Российской Федерации. URL: http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=21669:2015-09-14-10- (дата обращения: 02.05.2018).

Склады временного хранения указанных хозяйствующих субъектов включены в реестр владельцев СВХ. Они функционируют вблизи многосторонних автомобильных пунктов пропуска и оснащены современным оборудованием для оказания услуг участникам ВЭД. Основные характеристики СВХ представлены в Приложении 2.

Полезные площади помещений и территорий СВХ ТЛТ позволяют совершать таможенные операции как обусловленные временным хранением, так и таможенное декларирование товаров, с использованием электронной формы и технологии удаленного доступа относительно товара, перемещаемого через таможенную границу указанных таможенных постов.

В непосредственной близости СВХ создана современная инфраструктура, включающая: помещения для осуществления деятельности таможенных органов, таможенных представителей, временного хранения, страховых компаний, а также стоянки для грузового автомобильного транспорта, гостиничные номера, кафе, магазины продовольственных товаров, наличие и качество которой оказывает влияние на значение абсолютных показателей развития ТЛТ в регионе деятельности Белгородской таможни.

Обеспечение объектами таможенной инфраструктуры на Белгородской таможне осуществляется отделом тылового обеспечения, основные задачи которого представлены на рисунке 2.



Рис. 2. Основные задачи отдела тылового обеспечения таможни

Непосредственно за функционирование объектов таможенной инфраструктуры отвечает отдел эксплуатации и ремонта объектов таможенной инфраструктуры Белгородской таможни. Отдел является структурным подразделением таможни. Отдел представлен 1 сотрудником, 4 государственными гражданскими служащими и 18 работниками.

В своей деятельности Отдел руководствуется Конституцией РФ, федеральным законодательством, правом Евразийского экономического союза, нормативными правовыми актами федеральных органов исполнительной власти, нормативными и иными правовыми актами Минфина России и ФТС России, правовыми актами вышестоящего таможенного органа, а также положением об Отделе.

Организационно-методическое руководство и контроль деятельности Отдела осуществляет отдел тылового обеспечения Белгородской таможни, а в части контроля выполнения функций и задач Отдела – начальник Белгородской таможни или его заместитель, курирующий данное подразделение.

Работа отдела эксплуатации и ремонта объектов таможенной инфраструктуры построена на основе планов работы Белгородской таможни, в целом, и самого Отдела. Организация работы Отдела выстраивается на сочетании принципов единоначалия при решении вопросов служебной деятельности и персональной ответственности каждого должностного лица Отдела за состояние дел на порученном участке и за выполнение отдельных поручений.

Среди задач, возложенных на отдел эксплуатации и ремонта объектов таможенной инфраструктуры Белгородской таможни можно выделить:

– организация эксплуатации и текущего ремонта зданий и сооружений, в которых размещаются структурные подразделения таможни и таможенные посты, прилегающих территорий, инженерных систем и коммуникаций, оплаты услуг, предоставляемых коммунальными службами;

- обеспечение эксплуатации и текущего ремонта объектов таможенной инфраструктуры таможни и таможенных постов в соответствии с действующими нормами и правилами;
- выявление потребностей таможенных органов региона в обеспечении объектами таможенной инфраструктуры;
- обеспечение учета (за исключением получения, экспертизы документов, содержащих сведения о федеральном имуществе, и внесения указанных сведений в реестр федерального имущества) и паспортизации основных средств и фондов объектов таможенной инфраструктуры таможни;
- обеспечение рационального и эффективного расходования бюджетных средств, выделенных таможне на реализацию мероприятий, отнесенных к компетенции Отдела;
- совершенствование форм и методов работы по направлениям деятельности Отдела;
- подготовка предложений об укреплении материально-технической базы таможни и таможенных постов начальнику таможни или его заместителю, курирующему Отдел.

Отдел эксплуатации и ремонта объектов таможенной инфраструктуры Белгородской таможни решает возложенные на него задачи как непосредственно, так и через тыловые подразделения подчиненных таможне таможенных постов, а также во взаимодействии с другими структурными подразделениями таможни.

В основном деятельность отдела сосредоточена на техническом обслуживании соответствующих инженерных и технических коммуникациях, конструктивных систем зданий и сооружений.

В соответствии с утвержденным графиком технической эксплуатации проводятся периодические осмотры сооружений, профилактические испытания оборудования. По результатам осмотра уточняются объемы работ по текущему и капитальному ремонту зданий и сооружений.

За период с 2014 по 2017 годы были проведены капитальный и текущий виды ремонта объектов таможенной инфраструктуры. Общий объем финансирования ремонта объектов таможенной инфраструктуры представлен в таблице 2.

Таблица 2

Общая характеристика финансирования капитальных и текущих вложений в объекты таможенной инфраструктуры Белгородской таможни, руб.

Виды вложений	2014	2015	2016	2017
Капитальный ремонт	7850216,0	-	-	-
Текущий ремонт	2444994,79	2576891,04	1520044,97	472293,0

В 2014 году проведен капитальный ремонт встроенного здания нежилого помещения офиса Белгородской таможни, расположенного по адресу: г. Белгород, пр. Б. Хмельницкого, 131.

На приобретение материально-технических ресурсов Белгородской таможней израсходовано по итогам 2017 года 5381,0 тыс. руб., что выше уровня 2016 года на 45%. Общий объем финансирования приобретения материально-технических ресурсов представлен на рисунке 3.

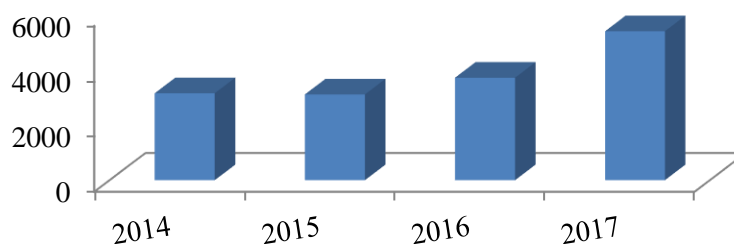


Рис. 3. Общий объем финансирования приобретения материально-технических ресурсов Белгородской таможней, тыс. руб.

В рамках обслуживания эксплуатации и ремонта коммунальных сетей Белгородской таможней заключено 18 договоров на комплекс коммунального обслуживания объектов таможенной инфраструктуры (см. рисунок 4).

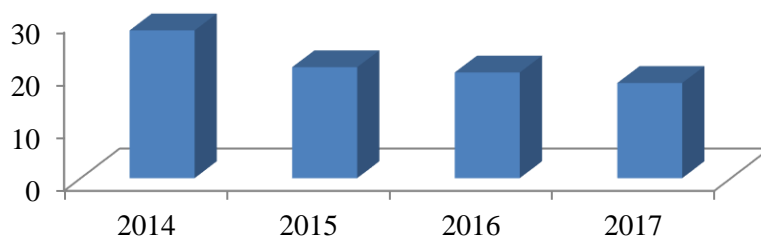


Рис. 4. Общее количество договоров на комплекс коммунального обслуживания объектов таможенной инфраструктуры Белгородской таможни

В целях обеспечения социальными объектами таможенной инфраструктуры в распоряжении Белгородской таможни сформирован служебный жилищный фонд (15 квартир).

Участие ФТС России в реализации государственной программы «Обеспечение доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами граждан России» позволяет осуществлять выделение единовременной выплаты для приобретения или строительства жилья государственным гражданским служащим. За анализируемый период (с 2014 по 2017 годы) предоставлялась 1 выплата ежегодно, за исключением 2016 года.

Для оказания амбулаторно-поликлинической медицинской помощи должностным лицам, проходящим службу в Белгородской таможне функционирует здравпункт, а также заключено 24 договора с медицинскими учреждениями на оказание медицинских услуг.

«В настоящее время в системе таможенных органов Российской Федерации имеются два санатория – «Победа», «Электроника» и пансионат с лечением – «Белое солнце». Суммарная коечная мощность лечебно-оздоровительных учреждений ФТС России составляет 502 места, что позволяет ежегодно оздоровить более 8 000 должностных лиц таможенных органов, пенсионеров таможенной службы и членов их семей»¹.

¹Медицинское обеспечение. Сайт ФТС России. URL: http://www.customs.ru/?option=com_content&view=article&id=8018&itemid=1878 (дата обращения: 05.05.2018).

По итогам 2017 года по Белгородской таможне выделено 218 путевок в ведомственные лечебно-оздоровительные учреждения.

Проведенный анализ, а также изучение ряда экспертных мнений позволяет нам выявить ряд недостатков в организации обеспечения объектами таможенной инфраструктуры на Белгородской таможне.

Так, можно отметить, что одной из основных проблем развития таможенной инфраструктуры выступает низкое финансирование, а в некоторых случаях и его полное отсутствие. Многие помещения служебно-производственного назначения нуждаются в реконструкции, оборудовании и техническом оснащении. Однако, средства на капитальный ремонт, последние годы, не выделяются, а объемы финансирования текущего ремонта сокращаются в разы.

Наряду с этим, отмечаются недостатки организации государственных закупок, регламентированных федеральным законом 44-ФЗ, в таможенных органах, посредством контрактной системы. В процессе анализа деятельности Белгородской таможни выявлено, что не уделяется должного внимания контрактной службе.

Одной из проблемных зон является необходимость развития сети ТЛТ в регионе деятельности Белгородской таможни.

По нашему мнению, недостаточным является и техническое оснащение таможенной службы. Для перехода на однократный интегрированный контроль таможенными и иными государственными органами непосредственно в пунктах пропуска (таможенный, санитарно-карантинный, ветеринарный, карантинный фитосанитарный, транспортный) потребуется модернизация соответствующей инфраструктуры, включая техническое оснащение таможенной службы и других контролирующих органов.

Также можно отметить, что недостаточным является и разработка новых программных продуктов, оснащение таможенных органов современной компьютерной техникой, а также интеграция данных

контрольно-кассовой техники в систему прослеживаемости товаров в рамках внутреннего оборота.

Таким образом, от уровня технического и технологического развития таможенной инфраструктуры, зависит надежность, скорость и ритмичность работы Белгородской таможни, ее результативность и потенциал. Сегодня, таможенная инфраструктура находится на стадии обновления и развития, что в дальнейшем должно дать положительные результаты.

. 2.2. Направления совершенствования организации обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры

Как показал проведенный анализ, в обеспечении таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры имеется еще немало нерешенных проблем, снижающих эффективность осуществления внешнеэкономической деятельности и таможенного администрирования, в целом.

Одной из проблем обеспечения объектами таможенной инфраструктуры определен недостаточный уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры. Это связано с тем, что доля транспортных затрат в стоимости конечного продукта может достигать до 50 %. В связи с этим вопросы транспортной логистики, которая направлена на сокращение издержек, связанных с перевозками, весьма существенны для потребителей и производителей товаров. Логистика способствует тому, чтобы товар перемещался из одной географической точки в другую с максимальной эффективностью. Основные функции транспортной логистики связаны с транспортировкой, складированием и обработкой грузов. Пространственная организация процесса перевозок включает и выполнение таможенных операций.

В таможенном законодательстве учтена необходимость минимизировать простой транспортных средств, что достигается, в частности, нормами времени на осуществление тех или иных операций. Для

практического выполнения установленных законом нормативов нужны соответствующие условия, например, склад со статусом склада временного хранения, где перевозчик мог бы оставить товар, находящийся под таможенным контролем по истечении установленного времени закрытия процедуры транзита. Кроме того, при реализации логистических операций решаются и вопросы эффективной дистрибуции перемещаемых товаров с учетом местоположения того или иного склада и расстояния грузоперевозок.

Согласно, экспертного мнения, перспективным представляется «развитие сети транспортно-логистических терминалов в регионе деятельности Белгородской таможни, в частности за счет создания как минимум трех ТЛТ, которые должны быть размещены в непосредственной близости МАПП Ровеньки, железнодорожных пунктов пропуска г. Белгород и г. Валуйки»¹.

Для стратегического обеспечения потребностей и дальнейшего развития таможенной инфраструктуры необходимо учитывать потребность в значительных инвестициях в данной сфере. При этом, рациональный подход к формированию таможенной инфраструктуры невозможен в отсутствие системы индикаторов, позволяющих реализовать сбалансированное развитие и размещение указанных объектов. В научной литературе для характеристики регионов используют коэффициенты локализации. Следует отметить, что активизация внешнеэкономической деятельности часто стимулирует развитие новых областей специализации в регионе.

Оптимальный подход к определению потребности в объектах таможенной инфраструктуры вырабатывается, если выбраны индикаторы, которые могут служить ориентирами для принятия решений о целесообразности размещения или расширения названных объектов.

¹Матвеева О.П., Алейников И. А. Развитие таможенно-логистической инфраструктуры как фактор повышения качества инструментов таможенного регулирования: региональный аспект // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2016. № 4 (60). С. 153.

Потребности в таможенной инфраструктуре конкретного региона формируются в зависимости от следующих особенностей:

- 1) географического положения региона;
- 2) потенциального уровня внешнеторгового оборота;
- 3) потенциального уровня грузоперевозок, в частности транзитных грузов;
- 4) перспективы развития транспортной инфраструктуры;
- 5) уровня логистического сервиса;
- 6) специализации региона на определенных видах товаров;
- 7) направления перемещения товаров (экспорт-импорт);
- 8) объемов декларационного массива;
- 9) расширения интеграции;
- 10) организационно-структурных преобразований в таможенных органах;
- 11) региональных ограничений.

Одним из индикаторов может быть спрос на услуги в сфере таможенного дела, который формируется под воздействием ряда факторов, внешних (реализации федеральных программ, развития интеграции и пр.) и связанных с внешнеэкономической деятельностью региона.

В экономической теории и практике используют несколько показателей, характеризующих активность внешнеэкономической деятельности. Основной из них – отношение внешнеторгового оборота к объему внутреннего валового продукта. Этот показатель может использоваться и на региональном уровне для характеристики интенсивности внешнеэкономической деятельности на конкретной территории. Показатели активности внешнеэкономической деятельности и вовлечения региона во внешнеторговые отношения могут быть исчислены по аналогии с показателями национального уровня:

$$K_{rv} = \frac{E_r + I_r}{V_r} \quad (1),$$

где K_{rv} – коэффициент вовлеченности экономики региона в процесс внешнеторгового обмена; E_r – объем импорта; I_r – объем экспорта; V_r – объем валового продукта региона.

Однако представляется, что эти показатели должны быть дополнены характеристиками, отражающими такое важное направление, как международный транзит. Для ряда регионов страны это может стать отраслью специализации региона. Вместе с тем возможность реализации транзитного потенциала не сводится к возможности организации перевозки различными видами транспорта.

Во время следования товара может произойти его полная или частичная перепродажа, изменение места доставки, может появиться необходимость перевалки на другой вид транспорта и т. д.

Реализация транзитного потенциала определяется следующим набором факторов:

- 1) выгодное географическое положение вблизи портов и международных транспортных коридоров;
- 2) интеграция транспортной инфраструктуры региона в международную транспортную систему;
- 3) развитие региональной транспортной инфраструктуры;
- 4) наличие терминально-логистической инфраструктуры или свободных площадок для строительства;
- 5) наличие соответствующего парка подвижного состава транспортных средств;
- 6) информационное сопровождение процесса перевозки;
- 7) осуществление сложных мультимодальных перевозок и др.

В индикаторы определения потребности в таможенной инфраструктуре следует включить объемы транзитных перевозок международных грузов, учитываемые по объемам предоставляемых транспортных услуг. Уровень вовлеченности региона во внешнеторговые отношения оценивается как:

$$K_{rv} = f(E_r + I_r + T_r) \quad (2),$$

где K_{rv} – коэффициент вовлеченности региона во внешнеторговые отношения; E_r – объем экспорта в стоимостном выражении; I_r – объем импорта в стоимостном выражении; Tr – стоимость транспортных услуг по международной перевозке транзитных грузов, осуществляемых через территорию данного региона.

Следующий индикатор – специализация региона на производстве определенных видов товаров и услуг. Специализация не только определяет экспортный потенциал региона, но и до некоторой степени влияет на величину декларационного массива, так как сырьевые товары отгружаются, как правило, крупными партиями. В мегаполисе с диверсифицированной экономикой этот фактор нельзя считать определяющим. Однако многим российским регионам присущ монопродуктовый характер деятельности, поэтому целесообразно учесть фактор специализации.

Такой индикатор может быть сформирован на основе коэффициентов локализации, с помощью которых структуру региона сравнивают с неким эталоном. В качестве эталона выбирают любую структуру высшего уровня иерархии, например, структуру страны для экономического района (федерального округа), структуру федерального округа для административных образований и т. д.

Коэффициенты локализации отраслевой структуры хозяйства региона рассчитываются по следующей формуле:

$$K_{lr} = \frac{O_{ji}}{O_i} + \frac{O_{jb}}{O_b} \quad (3),$$

где O_{ji} – объем производства j -й отрасли в i -м регионе; O_i – объем производства в i -м регионе; O_{jb} – объем производства j -й отрасли в базовом регионе; O_b – объем производства в базовом регионе.

Оценка структуры может осуществляться с разных позиций. Чтобы построить систему индикаторов для размещения объектов таможенной инфраструктуры, следует выделять коэффициенты локализации для

отраслей, определяющих внешнеэкономический потенциал регионов, в частности объем международных перевозок.

Коэффициент локализации может быть использован, чтобы оценить рациональность существующей структуры объектов таможенной службы, которая включает как государственные, так и коммерческие организации. Рассматривая комплекс таможенной инфраструктуры как кластер, нацеленный на предоставление таможенных услуг и обеспечение условий для эффективного ведения бизнеса в сфере внешнеторговой деятельности, можно сформировать некую модельную структуру.

В ней должны быть отражены пропорции между объемами таможенных услуг, предоставляемых различными секторами рынка, при заданных параметрах спроса на эти услуги. Коэффициенты локализации отдельных направлений таможенных услуг в регионе, рассчитанные на основе сравнения региональных и эталонных пропорций, могут служить индикаторами рациональности сложившихся соотношений между отдельными секторами рынка. Эти коэффициенты рассчитываются по следующей формуле:

$$K_{lt} = \frac{O_{tji}}{O_{ti}} / \frac{O_{bj}}{O_b} \quad (4),$$

где K_{lt} – коэффициент локализации таможенных услуг в регионе; O_{tji} – объем предоставления таможенных услуг j -го вида в i -м регионе; O_{ti} – объем предоставления таможенных услуг в i -м регионе; O_{bj} – объем предоставления таможенных услуг j -го вида в базовом (эталонном) регионе; O_b – объем предоставления таможенных услуг в базовом (эталонном) регионе.

Рассматривая внешнеторговый потенциал региона, следует принимать во внимание и качество логистического сервиса, позволяющего скоординировать всю цепочку поставок. В экономической теории и практике применяется индекс качества логистики (LPI), разработанный экспертами Всемирного банка. Оценка осуществляется по шести следующим параметрам

(определенным на основе теоретических и эмпирических исследований и практического опыта специалистов в области логистики международных перевозок):

- 1) эффективность процесса оформления (быстрота, простота и прогнозирование формальностей) пограничными агентствами, в частности таможенными органами;
- 2) качество логистической транспортной информационно-технологической инфраструктуры;
- 3) простота и доступность организации международных поставок по конкурентной цене;
- 4) уровень компетентности логистического обслуживания;
- 5) возможность отслеживания международной поставки;
- 6) своевременность завершения поставки.

Для определения уровня логистического сервиса зачастую используют показатель, основанный на оценке широты номенклатуры предоставляемых услуг:

$$L_{sr} = \frac{mr}{M} \times 100 \quad (5),$$

где L_{sr} – уровень логистического сервиса; mr – количественная оценка фактически предоставляемого набора услуг; M – количественная оценка теоретически возможного объема логистического сервиса.

Синтезируя эти два подхода, в качестве показателя (M) или эталона для оценки качества логистических услуг по второму методу может быть принят перечень услуг, учитываемый экспертами Всемирного банка.

И последним показателем может быть доля региона в общем объеме таможенных платежей, перечисляемых в федеральный бюджет за определенный период времени. Расчет может выполняться по следующей формуле:

$$D_{tr} = \frac{\sum TP_r}{\sum TP_n} \quad (6),$$

где D_{trg} – доля таможенных платежей, перечисленных в федеральный бюджет таможенными органами региона в общем объеме таможенных платежей, перечисленных в доходную часть бюджета РФ; TP_r – сумма таможенных платежей всех видов, перечисленная в федеральный бюджет; TP_n – сумма таможенных платежей всех видов, поступившая в доходную часть бюджета за определенный период времени.

Представляется, что использование индикативного подхода на основании предлагаемой системы показателей позволит учесть особенности специализации Белгородской области и степень ее вовлеченности во внешнеторговую деятельность, а также специфику работы таможенных органов и организаций, работающих в сфере таможенных услуг при принятии решений о размещении объектов таможенной инфраструктуры и выделении инвестиционных ресурсов.

При исследовании подходов к оценке закупок Белгородской таможней отмечено, что не уделяется должного внимания контрактной службе (контрактному управлению), в полномочия которой входит вся совокупность действий по проведению закупки и практическая реализация принципов контрактной системы Российской Федерации. Соответственно возникает необходимость разработки показателей оценки деятельности контрактной службы и методики их расчета и анализа.

В целях эффективного планирования и осуществления закупок товаров, работ, услуг для нужд Белгородской таможни целесообразным представляется введение контрактной службы.

Основными принципами организации деятельности такой службы должны стать:

- привлечение квалифицированных специалистов, обладающих теоретическими и практическими знаниями и навыками в сфере закупок;
- свободный доступ к информации о совершаемых Контрактной службой действиях, направленных на обеспечение государственных нужд, в том числе способах осуществления закупок и их результатах;

- заключение контрактов на условиях, обеспечивающих наиболее эффективное достижение заданных результатов обеспечения государственных нужд;

- достижение заданных результатов обеспечения государственных нужд.

Контрактная служба должна быть организована без создания специального структурного подразделения из числа наиболее квалифицированных должностных лиц Белгородской таможни.

Задачи такой контрактной службы представлены в приложении 3.

Оценка деятельности контрактной службы должна осуществляться в рамках предлагаемой методики, основанной на комплексном подходе, с учетом принципов контрактной системы Российской Федерации. В рамках такой методики целесообразно выделить следующие группы показателей:

- экономности государственных закупок;
- интенсивности труда персонала контрактной службы;
- исполнения требований и положений нормативных правовых актов в сфере государственных закупок РФ.

Показатель экономности закупок (Π_1) определяется соотношением между размером экономии по закупкам товаров, работ, услуг и стоимостью заключенных контрактов. При этом в расчет включаются только закупки, проведенные конкурентными способами. Недостатком показателя Π_1 является его усредненность, поскольку он отражает общий процент экономии по всем государственным закупкам заказчика.

Практика закупок товаров, работ, услуг для таможенных органов, как и других государственных заказчиков, показывает наличие конкурентных способов определения поставщика, подрядчика, исполнителя, в ходе которых снижение начальной (максимальной) цены возможно в минимальном размере.

Для более точной оценки успешности примененных заказчиком способов определения поставщика закупки в количественном выражении

следует разделить на группы по размеру экономии (т. е. проценту снижения начальной (максимальной) цены):

- а) до 5 %;
- б) от 5 до 10 %;
- в) от 10 до 25 %;
- г) свыше 25 %.

Анализ каждой группы закупок целесообразно производить по двум параметрам:

- причина снижения начальной (максимальной) цены (для всех групп). Применение антидемпинговых мер, предусмотренных ст. 37 федерального закона № 44-ФЗ (для группы «в»);
- исполнение государственного контракта.

Другим показателем для оценки деятельности контрактной службы является средний размер экономии по закупке (P_2). Он показывает экономию в денежном выражении и рассчитывается в дополнение к показателю P_1 по следующей формуле:

$$P_2 = \frac{C_{\text{факт}} - \text{НМЦ}_k}{V_{\text{конк.сп}}} \quad (7),$$

где $C_{\text{факт}}$ – стоимость заключенных контрактов, НМЦ_k – начальная (максимальная) цена всех закупок; $V_{\text{конк.сп.}}$ – количество закупок, осуществленных конкурентными способами.

Средний размер экономии по закупке может быть использован при определении стимулирующих выплат для специалистов контрактной службы в зависимости от размещенных каждым из них закупок. Формирование штатной численности структурного подразделения, ответственного за закупки, необходимо осуществлять в соответствии с принципом эффективного расходования бюджетных средств, согласно которому расходы на содержание контрактной службы должны быть соотносимы с экономией, полученной в процессе проведения государственных закупок.

В связи с этим к 1-й группе относится также показатель экономического эффекта государственных закупок (Π_3) таможенного органа, позволяющий соотнести расходы на содержание контрактной службы и достигнутые ими результаты:

$$\Pi_3 = \frac{P_{к.с.}}{Ц_{факт} - НМЦ_{к.}} \quad (8),$$

где $P_{к.с.}$ – расходы на содержание контрактной службы; $Ц_{факт}$ – стоимость заключенных контрактов, $НМЦ_{к.}$ – начальная (максимальная) цена всех закупок. В состав расходов на содержание контрактной службы включаются расходы на заработную плату специалистов контрактной службы, страховые взносы в государственные внебюджетные фонды, расходы на материальные ценности и другие расходы, связанные с деятельностью структурного подразделения.

Анализ показателя Π_3 в совокупности с показателями интенсивности труда контрактной службы позволяет сформировать оптимальное по численности структурное подразделение, избежать излишнего расходования бюджетных средств.

Вторая группа показателей, на основании которых оцениваются результаты деятельности контрактной службы, включает показатели интенсивности труда. Руководству таможенного органа следует обратить на них особое внимание, т. к. среди специалистов, осуществляющих размещение закупок, наблюдается большая текучесть, причиной которой является высокая загруженность, осуществление действий по проведению закупок после окончания рабочего дня.

Статьей 38 федерального закона № 44-ФЗ предусмотрена возможность осуществления и обеспечения государственных закупок путем создания контрактной службы или назначения контрактного управляющего. Выбор варианта организации процесса закупок заказчика зависит от размера совокупного годового объема закупок и решения руководства таможенного органа. Наличие больших объемов выделенных лимитов (более 100 млн руб.)

предполагает многочисленные закупки товаров, работ, услуг и контрактную службу, осуществляющую их. В то же время при относительно небольшом объеме финансирования, как видно из положений ст. 38 федерального закона № 44-ФЗ, не исключается возможность создания контрактной службы по инициативе заказчика.

Решение вопроса об оптимальной численности персонала, осуществляющего государственные закупки в таможенном органе, может быть связано с оценкой показателя интенсивности труда (P_4), отражающего наиболее рациональное использование всех физических и умственных возможностей специалиста контрактной службы с максимальным экономическим эффектом от государственных закупок:

$$P_4 = \frac{V_{\text{общ}}}{\text{Ч}_{\text{КС}}} \quad (9),$$

где $V_{\text{общ}}$ – общее количество осуществленных закупок (конкурентными способами, у единственного поставщика); $\text{Ч}_{\text{КС}}$ – численность персонала контрактной службы, осуществляющих размещение закупок.

Показатель P_4 охватывает все государственные закупки таможенного органа, осуществляемые как конкурентными, так и неконкурентными способами определения поставщика, исполнителя, подрядчика. Однако наиболее трудоемкими являются закупки, проводимые путем проведения конкурса, аукциона, запроса предложений, запроса котировок.

Большое количество действий при определении поставщика, подрядчика, исполнителя предполагает значительные трудозатраты специалистов контрактной службы таможенных органов. Поэтому более точная оценка интенсивности работы персонала этой службы может быть осуществлена при помощи показателя P_5 :

$$P_5 = \frac{V_{\text{конк.сп.}}}{\text{Ч}_{\text{КС}}} \quad (10),$$

где $V_{\text{конк.сп.}}$ – количество закупок, осуществленных конкурентными способами; $\text{Ч}_{\text{КС}}$ – численность персонала контрактной службы, осуществляющих размещение закупок.

При анализе показателя интенсивности труда необходимо учитывать количество рабочих дней в году:

– до 0,3 – низкая – привлечение дополнительного персонала не требуется;

– от 0,3 до 0,5 – нормальная – привлечение дополнительного персонала требуется, если специалист контрактной службы осуществляет закупку в целом;

– свыше 0,5 – высокая – привлечение дополнительного персонала требуется.

Высокие значения показателей интенсивности труда свидетельствуют о загруженности персонала, осуществляющего государственные закупки, что проявляется в формировании, размещении в Единой информационной системе большого количества документов в течение дня и приводит к возникновению ошибок, нарушению законодательства в сфере контрактной системы Российской Федерации. Поэтому для повышения эффективности государственных закупок таможенного органа в такой ситуации необходимо рассматривать вопрос о привлечении дополнительных должностных лиц в контрактную службу.

Последняя 3-я группа показателей характеризует исполнение требований и положений нормативных правовых актов в сфере государственных закупок Российской Федерации и отражает один из принципов контрактной системы Российской Федерации – профессионализм, компетентность специалистов контрактной службы таможенного органа. В нее входят: показатель соблюдения законодательства Российской Федерации при осуществлении государственных закупок (P_6):

$$P_6 = \frac{K_{\text{нз}}}{V_{\text{общ}}} \quad (11),$$

где $K_{\text{нз}}$ – количество выявленных нарушений законодательства Российской Федерации, $V_{\text{общ}}$ – общее количество закупок (в том числе у единственного поставщика);

показатель наличия жалоб участников закупок на единицу персонала контрактной службы (Π_7):

$$\Pi_7 = \frac{K_{\text{ж}}}{\text{Ч}_{\text{КС}}} \quad (12),$$

где $K_{\text{ж}}$ – количество жалоб участников закупок, $\text{Ч}_{\text{КС}}$ – численность персонала контрактной службы, осуществляющих размещение закупок;

показатель наличия удовлетворенных жалоб участников закупок к общему количеству закупок (Π_8):

$$\Pi_8 = \frac{K_{\text{у.ж.}}}{K_{\text{общ}}} \quad (13),$$

где $K_{\text{у.ж.}}$ – количество удовлетворенных жалоб участников закупок, $K_{\text{общ}}$ – количество закупок, осуществленных конкурентными способами;

показатель наличия удовлетворенных жалоб участников закупок на единицу персонала контрактной службы (Π_9):

$$\Pi_9 = \frac{K_{\text{у.ж.}}}{\text{Ч}_{\text{КС}}} \quad (14),$$

где $K_{\text{у.ж.}}$ – количество удовлетворенных жалоб участников закупок, $\text{Ч}_{\text{КС}}$ – численность персонала контрактной службы, осуществляющих размещение закупок;

показатель наличия удовлетворенных жалоб участников закупок к общему количеству жалоб (Π_{10}):

$$\Pi_{10} = \frac{K_{\text{у.ж.}}}{K_{\text{ж}}} \quad (15),$$

где $K_{\text{у.ж.}}$ – количество удовлетворенных жалоб участников закупки, $K_{\text{ж}}$ – количество жалоб участников закупок;

показатель суммы штрафов к количеству закупок, по которым выявлены нарушения законодательства Российской Федерации (Π_{11}):

$$\Pi_{11} = \frac{\text{Ш}}{V_{\text{н}}} \quad (16),$$

где Ш – сумма штрафов за нарушение законодательства Российской Федерации, $V_{\text{н}}$ – количество закупок, по которым выявлены нарушения законодательства Российской Федерации;

показатель суммы штрафов на единицу персонала контрактной службы (P_{12}):

$$P_{12} = \frac{\text{Ш}}{\text{Ч}_{\text{КС}}} \quad (17),$$

где Ш – сумма штрафов за нарушение законодательства Российской Федерации, $\text{Ч}_{\text{КС}}$ – численность персонала контрактной службы, осуществляющих размещение закупок.

Показатели 3-й группы отражают принципы ответственности за результативность обеспечения государственных нужд и эффективность осуществления закупок. Они нацелены на выявление нарушений, допущенных персоналом контрактной службы таможенного органа. Однако отметим, что выявленные негативные факты при осуществлении закупок (удовлетворенные жалобы участников закупок, штрафы за нарушения законодательства Российской Федерации) не должны являться основанием для наказания специалистов. Назначение показателей 3-й группы – разработка тактики и стратегии осуществления государственных закупок в будущем, оценка профессионализма персонала контрактной службы.

В целях решения проблем внедрения передовых информационных технологий, стоит отметить необходимость внедрения новой методики идентификации товаров и определения их рыночной стоимости и происхождения, а также адаптация к существующим в мировой практике таможенно-логистическим технологиям.

Среди таких технологий можно выделить «инфракрасные метки», позволяющие быстро перевести всю необходимую информацию о товаре в уникальный код, а также занести ее в базу данных.

Кроме этого, целесообразно продолжить работу по модернизации информационно-технических средств и программного обеспечения, а также повсеместного внедрения электронных способов обмена информацией с другими контролирующими органами (в первую очередь, налоговой службы) и таможенными органами государств-участников ЕАЭС.

Выводы по второй главе.

1. Основными направлениями деятельности в сфере обеспечения объектами таможенной инфраструктуры на Белгородской таможне являются: обеспечение бесперебойного функционирования таможенных объектов; выявление потребностей таможенных органов региона в обеспечении объектами таможенной инфраструктуры; создание комфортных условия для работы находящимся на них сотрудников; уборка и вывоз снега с территории; проведение работ по текущему и капитальному ремонту; техническое обслуживание зданий, сооружений, оборудования и систем коммуникаций; содержание в чистоте помещений и прилегающих территорий, элементов благоустройства, отдельных строительных конструкций; подготовку к сезонной эксплуатации объектов в целом, их элементов и систем, а также обеспечение санитарно-гигиенических требований к помещениям и прилегающей территории.

2. В целях совершенствования обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры нами предлагается формирование контрактной службы таможенных органов и методика оценки ее деятельности. Данная методика охватывает основные аспекты государственных закупок, заложенные в принципах контрактной системы Российской Федерации. Она позволяет контролировать деятельность структурных подразделений, осуществляющих закупки, выбор способов определения поставщика, подрядчика, исполнителя, с целью последующего успешного выполнения закупок товаров, работ, услуг в соответствии с требованиями законодательства в сфере контрактной системы Российской Федерации.

3. С целью обоснованных предложений по развитию сети ТЛТ, целесообразным представляется включение в набор индикаторов выбора приоритетных территорий для размещения объектов таможенной инфраструктуры таких показателей как: уровень вовлеченности региона во внешнеторговые отношения; коэффициент локализации отраслевой

структуры хозяйства региона в целом; коэффициент локализации отдельных направлений таможенных услуг в регионе; уровень логистического сервиса; доля таможенного органа в общем объеме таможенных платежей за определенный период времени.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Современные условия хозяйствования требуют переход на более высокий качественный уровень таможенной системы. В условиях осуществляющихся интеграционных процессов, в результате которых Российская Федерация является государством-членом Евразийского экономического союза с единой таможенной территорией, особое значение приобретает развитие таможенной и околотаможенной инфраструктуры в приграничных территориях. Расширение и совершенствование данных элементов инфраструктурной локализации позволят решить такие проблемы, как недостаточная диверсификация видов деятельности, а также частичное преодоление технологической отсталости элементов инфраструктуры.

Проведенный теоретический анализ обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры позволил выявить, что таможенная инфраструктура рассматривается как составная часть общего устройства таможенного дела, носит вспомогательный характер и способствует решению задач таможенных органов. От уровня развития таможенной инфраструктуры зависят такие важные показатели таможенного управления как: эффективность экспортно-импортных операций; пропускная способность таможенных пунктов пропуска; объемы поступлений в федеральный бюджет от таможенных пошлин и сборов; уровень правонарушений и коррупции в таможне.

Среди объектов таможенной инфраструктуры выделяются здания, строения, сооружения, прилегающие к ним территории и акватории, транспортные средства, а также грузы, в том числе при их транспортировке, денежные средства и иное имущество, подлежащее защите от противоправных посягательств и имеющих экономическую и иную значимость для таможенного органа. С практической точки зрения объекты таможенной инфраструктуры целесообразно разделить на четыре группы: объекты производственной инфраструктуры; информационно-техническая и

транспортная инфраструктура; объекты околотаможенной инфраструктуры, как объекты сервиса необходимые для предоставления разнообразных услуг участникам внешнеэкономической деятельности; социальная инфраструктура, представленная объектами, предназначенными для создания условий воспроизводства жизнедеятельности работников таможенных органов и удовлетворения их потребностей в услугах непроизводственного характера.

В рамках исследования организационно-правовой основы обеспечения отмечается, что общая характеристика и единые типовые требования к таможенной инфраструктуре определены Таможенным кодексом Евразийского экономического союза. Требования к обустройству и техническому оснащению элементов таможенной инфраструктуры, расположенных в местах перемещения товаров через таможенную границу Союза, определяются Евразийской экономической комиссией с учетом особенностей их функционального назначения, связанных с обеспечением деятельности таможенных органов. Обеспечение таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры осуществляется в рамках контрактной системы и в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Анализ практики обеспечения Белгородской таможни объектами таможенной инфраструктуры показал, основными направлениями деятельности в данной сфере: обеспечение бесперебойного функционирования таможенных объектов; выявление потребностей таможенных органов региона в обеспечении объектами таможенной инфраструктуры; создание комфортных условия для работы находящимся на них сотрудников; уборка и вывоз снега с территории; проведение работ по текущему и капитальному ремонту; техническое обслуживание зданий, сооружений, оборудования и систем коммуникаций; содержание в чистоте помещений и прилегающих территорий, элементов благоустройства, отдельных строительных конструкций; подготовку к сезонной эксплуатации

объектов в целом, их элементов и систем, а также обеспечение санитарно-гигиенических требований к помещениям и прилегающей территории.

Среди недостатков в организации обеспечения объектами таможенной инфраструктуры на Белгородской таможне выделяются: низкое финансирование, а в некоторых случаях и его полное отсутствие; недостатки организации государственных закупок, регламентированных федеральным законом 44-ФЗ, в таможенных органах, посредством контрактной системы; необходимость развития сети ТЛТ в регионе деятельности Белгородской таможни; недостаточный уровень технического оснащение таможенной службы и разработки новых программных продуктов.

В целях совершенствования обеспечения таможенных органов объектами таможенной инфраструктуры нами предлагается формирование контрактной службы таможенных органов и методика оценки ее деятельности. Данная методика охватывает основные аспекты государственных закупок, заложенные в принципах контрактной системы Российской Федерации. Она позволяет контролировать деятельность структурных подразделений, осуществляющих закупки, выбор способов определения поставщика, подрядчика, исполнителя, с целью последующего успешного выполнения закупок товаров, работ, услуг в соответствии с требованиями законодательства в сфере контрактной системы Российской Федерации.

С целью обоснованных предложений по развитию сети ТЛТ, целесообразным представляется включение в набор индикаторов выбора приоритетных территорий для размещения объектов таможенной инфраструктуры таких показателей как: уровень вовлеченности региона во внешнеторговые отношения; коэффициент локализации отраслевой структуры хозяйства региона в целом; коэффициент локализации отдельных направлений таможенных услуг в регионе; уровень логистического сервиса; доля таможенного органа в общем объеме таможенных платежей за определенный период времени.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 года) [Текст] (в ред. Протокола от 26 июня 1999 года) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2011. – № 32. – Ст. 4810.

2. Об общих положениях об оснащении пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза инспекционно-досмотровыми комплексами и их использования [Электронный ресурс] : Рекомендации коллегии Евразийской экономической комиссии от 17 мая 2016 года № 7 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

3. О некоторых вопросах, связанных с выпуском товаров (вместе с «Порядком совершения таможенных операций, связанных с выпуском товаров, отказом в выпуске товаров и аннулированием выпуска товаров, оформления решений о приостановлении срока выпуска товаров, продлении срока такого приостановления и об их отмене, а также уведомления о принятии таких решений») [Электронный ресурс] : Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 19 декабря 2017 года № 188 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

4. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

5. О таможенном регулировании в Российской Федерации [Текст] : федер. закон от 27 ноября 2010 года № 311-ФЗ (ред. от 28 декабря 2017 года) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2010. – № 48. – Ст. 6252.

6. О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд [Электронный ресурс] федер. закон от 05 апреля 2013 года № 44-ФЗ (ред. от 23 апреля 2018 года) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

7. О социальных гарантиях сотрудникам некоторых федеральных органов исполнительной власти и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Текст] : федер. закон от 30 декабря 2012 года № 283-ФЗ (ред. от 07 марта 2018 года) // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2012. – № 53 (ч.1.). – Ст. 7608.

8. О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года [Текст] : Распоряжение правительства РФ от 28 декабря 2012 года № 2575-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2013. – № 2. – Ст. 109.

9. Об утверждении Положения о порядке планирования, организации и схеме обеспечения таможенных органов Российской Федерации материально-техническими средствами [Электронный ресурс] : Приказ ФТС России от 14 марта 2012 года № 476 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». Информ. банк. «Версия Проф». Разд. «Законодательство».

10. Об утверждении требований к обустройству, оборудованию и месту нахождения складов временного хранения и прилегающей к ним территории, приближенных к государственной границе Российской Федерации и являющихся местом расположения таможенных органов или их структурных подразделений, осуществляющих таможенные операции и таможенный контроль в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза [Текст] : Приказ ФТС России от 19 августа 2014 года № 1600 // Российская газета. – 2014. – 24 октября. – № 244.

11. О направлении Концепции (вместе с «Концепцией таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к

государственной границе Российской Федерации») [Текст] : Письмо ФТС РФ от 21 августа 2009 года № 21-50/39656 // Таможенные ведомости. – 2009. – № 11.

12. Антонова, М. О. Особенности оценки объектов таможенной инфраструктуры в Российской Федерации [Текст] : сб. научных трудов преподавателей и магистрантов «Социально-экономические проблемы в современной России» / М. О. Антонова. – М. : Изд-во Общество с ограниченной ответственностью «Научный консультант», 2017. – С. 5-13.

13. Антонюк, В. С. Совершенствование таможенной инфраструктуры как фактор развития приграничных территорий РФ [Текст] / В. С. Антонюк, Г. В. Эрлих // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. – 2016. – Т. 10. – № 4. – С. 7-11.

14. Банных, И. Н. Таможенная инфраструктура и субъекты рынка околотаможенных услуг стран Евразийского экономического союза [Текст] / И. Н. Банных // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2017. – № 1 (78). – С. 105-113.

15. Барамзин, С. В. Функции управления в таможенном деле (проблемы качества процессов и результатов) [Текст] : монография / С. В. Барамзин. – М. : Изд-во РТА, 2009. – 124 с.

16. Белов, А. А. Менеджмент в управлении таможенными органами [Текст] / А. А. Белов // Наука. Мысль. – 2016. – № 9. – С. 78-80.

17. Бепиев, Е. Р. Таможенная инфраструктура: проблемы функционирования [Текст] : сб. материалов XXXVIII Молодежной международной научно-практической конференции «Интеллектуальный потенциал XXI века: ступени познания» / Е. Р. Бепиев. – Новосибирск : Изд-во Общество с ограниченной ответственностью «Центр развития научного сотрудничества», 2017. – С. 81-86.

18. Биннер, Х. Управление организациями и производством: от функционального менеджмента к процессному [Текст] / Х. Биннер. – М. : Альпина Паблишер, 2010. – 282 с.

19. Вериш, Т. А. Формы организации и стратегическое обеспечение развития региональных инфраструктурных локализаций [Электронный ресурс] : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Т. А. Вериш. – Майкоп, 2014. – Режим доступа : http://www.adygnet.ru/sites/default/files/disser_virish.pdf.
20. Гордеева, Д. В. Таможенная политика Российской Федерации как инструмент социального управления внешнеэкономической деятельности государства [Текст] / Д. В. Гордеева, В. В. Глекова // European Research. – 2016. – № 1 (12). – С. 71-73.
21. Горелова, Е. В. Деятельность таможенных органов в системе управления ВЭД [Текст] : материалы международных научно-практических конференций «Теоретические и практические аспекты развития научной мысли. Перспективы, формы и механизмы интеграции науки и высшего образования, их роль в формировании инновационной экономики» / Е. В. Горелова, Д. А. Слепова, Е. В. Мещерякова. – Саратов : Издательство: Общество с ограниченной ответственностью «Центр профессионального менеджмента «Академия Бизнеса», 2017. – С. 14-22.
22. Гришакова, Ю. С. Проблемы и перспективы развития таможенной инфраструктуры [Текст] : автореф. дис. ... канд. экон. наук / Ю. С. Гришакова. – М., 2011. – 20 с.
23. Губин, А. В. Развитие теории оценки результатов деятельности таможенных органов [Текст] : монография / А. В. Губин. – М. : Изд-во РТА, 2012. – 119 с.
24. Гупанова, Ю. Е. Методологические и методические основы управления качеством таможенных услуг в условиях неопределенности и риска [Текст] : монография / Ю. Е. Гупанова. – М. : Изд-во Российской таможенной академии, 2012. – 162 с.
25. Добринский, В. П. Использование логистических методов и моделей в управлении таможенной инфраструктурой [Текст] / В. П. Добринский // Экономика и предпринимательство. – 2016. – № 11-4 (76-4). – С. 105-108.

26. Забалуев, Т. Склад временного хранения или таможенный склад - что выбрать? [Электронный ресурс] / Т. Забалуев. – Режим доступа : <http://customsonline.ru/2986-sklad...sklad-chto-vybrat.html>.

27. Залесная, А. В. Совершенствование стратегического управления деятельностью таможенных органов РФ [Текст] : сб. статей победителей IX Международной научно-практической конференции: в 2 частях «World science: problems and innovations» / А. В. Залесная. – Пенза : Издательство «Наука и Просвещение» (ИП Гуляев Г.Ю.), 2017. – С. 187-189.

28. Илюхина, С. С. Перспективы взаимодействия таможенной и транспортно-логистической инфраструктур: экономический аспект [Текст] / С. С. Илюхина // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика. – 2015. – № 3. – С. 84-88.

29. Информация о местах перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС [Электронный ресурс]. Евразийская экономическая комиссия. – Режим доступа : <http://eec.eaeunion.org/ru/>.

30. Ковалев, М. А. Основные направления в управлении деятельностью таможенных органов [Текст] : сб. научных статей 5-й Международной научно-практической конференции в 2-х томах «Исследование инновационного потенциала общества и формирование направлений его стратегического развития» / М. А. Ковалев, А. С. Федоричева. – Курск : Издательство Закрытое акционерное общество «Университетская книга», 2015. – С. 250-252.

31. Кожина, Н. А. К вопросу о разработке методики оценки деятельности контрактной службы при осуществлении государственных закупок в таможенных органах [Текст] / Н. А. Кожина, С. В. Кирбитова // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2017. – № 3 (80). – С. 27-34.

32. Кречмер, О. А. К вопросу об управлении качеством таможенных услуг [Текст] / О. А. Кречмер // Евразийский союз ученых. – 2016. – № 31-3. – С. 82-85.

33. Кузнецова, А. И. Инфраструктура: вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход [Текст] / А.И. Кузнецова. – М. : КомКнига, 2006. – 456 с.

34. Макрусев, В. В. Современные подходы к управлению деятельностью таможенных органов [Текст] : монография / В. В. Макрусев, Д. Г. Зеркин, М. А. Месяц. – М. : Изд-во Российской таможенной академии, 2012. – 169 с.

35. Макрусев, В. В. Управление таможенным делом: алгоритм, постановка и формализация задач [Текст] / В. В. Макрусев, С. Я. Юсупова, Е. О. Любкина // Российское предпринимательство. – 2017. – Т. 18. – № 4. – С. 685-692.

36. Матвеева, О. П. Развитие таможенно-логистической инфраструктуры как фактор повышения качества инструментов таможенного регулирования: региональный аспект [Текст] / О. П. Матвеева, И. А. Алейников // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. – 2016. – № 4 (60). – С. 146-160.

37. Медведенко, О. В. Основные направления совершенствования таможенной инфраструктуры Российской Федерации на долгосрочный период [Текст] : сб. материалов международной межвузовской научно-практической конференции «Актуальные проблемы развития теории и практики экономики таможенного дела» / О. В. Медведенко. – Люберцы : Изд-во Российской таможенной академии, 2013. – С. 206-210.

38. Миннихметова, М. М. Современное состояние и перспективы развития таможенной инфраструктуры таможенных органов России [Текст] / М. М. Миннихметова // Теория и практика современной науки. – 2016. – № 9 (15). – С. 257-261.

39. Молонова, А. В. Стратегические направления развития логистической инфраструктуры в таможенной сфере [Текст] : автореф. дис. ... канд. эконом. наук / А. В. Молонова. – СПб., 2012. – 31 с.

40. Молчанова, Н. П. Управление экономическими структурами в регионе: эффективность и качество таможенных услуг [Текст] : сб. трудов научной конференции «Россия: тенденции и перспективы развития» / Н. П. Молчанова, А. Ю. Антонов. – М. : Изд-во Институт научной информации по общественным наукам РАН, 2017. – С. 949-953.
41. Подберезкина, О. А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) [Текст] / О. А. Подберезкина // Вестник МГИМО. – 2015. – Вып. 1 (40). – С. 57-63.
42. Староверова, К. О. Управление эффективностью таможенной деятельности [Текст] / К. О. Староверова // Таможенное дело. – 2015. – № 3. – С. 10-15.
43. Сухачева, Н. С. Сущность и организация управления в таможенной системе [Текст] / Н. С. Сухачева // Вестник экспертного совета. – 2017. – № 1 (8). – С. 113-114.
44. Сычаева, Л. А. Управление таможенной деятельностью на основе применения информационных технологий [Текст] / Л. А. Сычаева, Я. Р. Хайнацкая // NovaUm.Ru. – 2017. – № 9. – С. 59-63.
45. Тимофеева, Е. Ю. Определение приоритетов при размещении объектов таможенной инфраструктуры в регионах [Текст] / Е. Ю. Тимофеева // Транспорт Российской Федерации. – 2016. – № 1 (62). – С. 49-52.
46. Тимофеева, Р. А. Развитие региональной таможенно-логистической инфраструктуры [Текст] : монография / Р. А. Тимофеева, И. А. Аксенов. – Владимир : Транзит-ИКС, 2015. – 97 с.
47. Филатов, Ю. Н. Роль таможенной инфраструктуры в развитии внешнеэкономической деятельности региона [Текст] / Ю. Н. Филатов, Ю. С. Сухова // Экономика и управление: новые вызовы и перспективы. – 2014. – № 7. – С. 42-45.
48. Филимонцева, Е. М. Системный подход как основа управления деятельностью таможенных органов [Текст] / Е. М. Филимонцева //

Государственное и муниципальное управление. Ученые записки СКАГС. – 2017. – № 3. – С. 69-73.

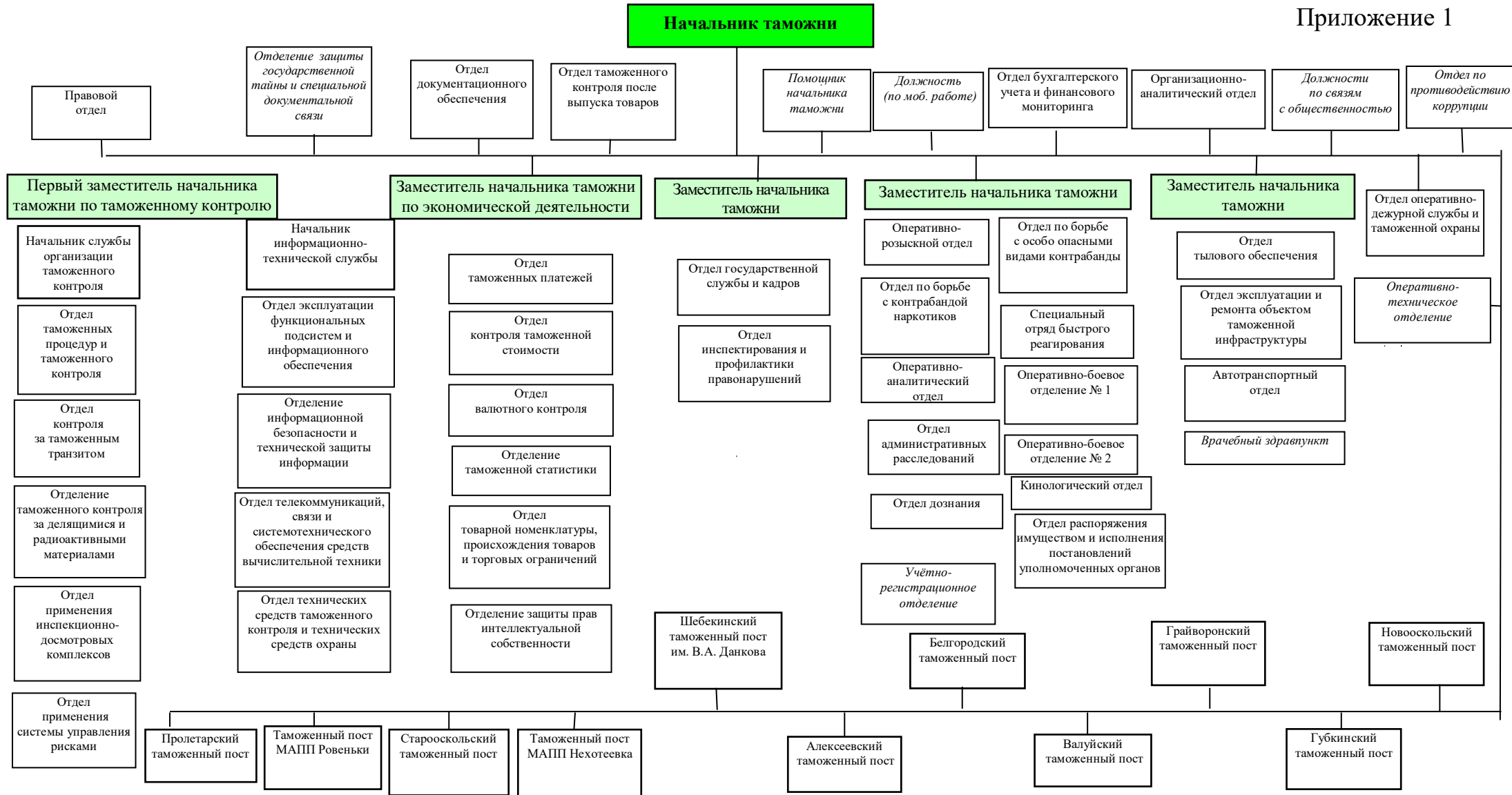
49. Шак, М. П. К вопросу о таможенном регулировании в Российской Федерации [Текст] / М. П. Шак // Наука XXI века: проблемы и перспективы. – 2016. – № 1 (4). – С. 220-223.

50. Шаповалова, И. М. Интеграция таможенно-логистической и транспортной инфраструктуры в приграничном регионе [Текст] / И. М. Шаповалова // Проблемы современной экономики. – 2012. – № 3 (43). – С. 179-181.

51. Эмирова, А. Е. Системный подход к развитию транспортно-таможенной инфраструктуры [Текст] / А. Е. Эмирова // Научные труды Северо-Западного института управления. – 2014. – Т. 5. – № 4 (16). – С. 124-128.

52. Янченко, А. А. Роль таможенной инфраструктуры в повышении качества таможенных услуг [Текст] : сб. материалов международной межвузовской научно-практической конференции «Актуальные проблемы развития теории и практики экономики таможенного дела» / А. А. Янченко, И. В. Шарошенко. – Люберцы : Изд-во Российской таможенной академии, 2013. – С. 176-181.

ПРИЛОЖЕНИЯ



Основные характеристики СВХ ТЛТ, функционирующих в зоне деятельности Белгородской таможни

Наименование СВХ	Номер и дата свидетельства о включении в реестр владельцев СВХ	Площадь СВХ		Полезный объем помещения, куб. м	Площадь прилегающей к СВХ территории, кв. м.	Пропускная способность, автомобилей в сутки	Выделено стояночных мест на территории:	
		Общая, кв.м	Полезная, кв.м				СВХ	Прилегающей к СВХ
Нехотеевский	10101/050411/10079/4, 04 февраля 2014 года	15983,0	6007,56	1409,0	12388,46	180	80	100
Шебекинский	10101/181114/10093/1, 18 ноября 2014 года	9054,04	8254,01	169,5	4476,94	120	80	40
Грайворонский	10101/191110/10089/3, 01 ноября 2013 года	8095,08	7481,67	416,4	5787,51	160	90	70

Функции и полномочия Контрактной службы

При планировании закупок:

разрабатывает план закупок, осуществляет подготовку изменений для внесения в план закупок, размещает в единой информационной системе или до ввода в эксплуатацию указанной системы на официальном сайте Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" (далее - информационная система) план закупок и внесенные в него изменения;

обеспечивает подготовку обоснования закупки при формировании плана закупок;

разрабатывает план-график, осуществляет подготовку изменений для внесения в план-график, размещает в информационной системе план-график и внесенные в него изменения;

организует утверждение плана закупок, плана-графика;

определяет и обосновывает начальную (максимальную) цену контракта, цену контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем) при формировании плана-графика закупок.

При определении поставщиков (подрядчиков, исполнителей):

выбирает способ определения поставщика (подрядчика, исполнителя);

уточняет в рамках обоснования закупки начальную (максимальную) цену контракта и ее обоснование в извещениях об осуществлении закупок, документации о закупке;

уточняет в рамках обоснования закупки начальную (максимальную) цену контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем);

осуществляет подготовку извещений об осуществлении закупок, документации о закупках, проектов контрактов, изменений в извещения об осуществлении закупок, в документацию о закупках;

организует подготовку описания объекта закупки в документации о закупке;

осуществляет подготовку протоколов заседаний Единой комиссии по осуществлению закупок на основании решений, принятых членами Единой комиссии по осуществлению закупок;

осуществляет организационно-техническое обеспечение деятельности Единой комиссии по осуществлению закупок;

обеспечивает предоставление учреждениям и предприятиям уголовно-исполнительной системы, организациям инвалидов преимущества в отношении предлагаемой ими цены контракта;

обеспечивает осуществление закупки у субъектов малого предпринимательства, социально ориентированных некоммерческих организаций, устанавливает требование о привлечении к исполнению контракта субподрядчиков, соисполнителей из числа субъектов малого предпринимательства, социально ориентированных некоммерческих организаций;

размещает в информационной системе извещения об осуществлении закупок, документацию о закупках и проекты контрактов, протоколы, предусмотренные Законом о контрактной системе;

подготавливает и направляет в письменной форме или в форме электронного документа разъяснения положений документации о закупке;

обеспечивает сохранность конвертов с заявками на участие в закупках, защищенность, неприкосновенность и конфиденциальность поданных в форме электронных документов заявок на участие в закупках и обеспечивает рассмотрение содержания заявок на участие в закупках только после вскрытия конвертов с заявками на участие в закупках или открытия доступа к поданным в форме электронных документов заявкам на участие в закупках;

предоставляет возможность всем участникам закупки, подавшим заявки на участие в закупке, или их представителям присутствовать при вскрытии конвертов с заявками на участие в закупке и (или) открытии доступа к поданным в форме электронных документов заявкам на участие в закупке;

обеспечивает осуществление аудиозаписи вскрытия конвертов с заявками на участие в закупках и (или) открытия доступа к поданным в форме электронных документов заявкам на участие в закупках;

обеспечивает хранение в сроки, установленные законодательством, протоколов, составленных в ходе проведения закупок, заявок на участие в закупках, документации о закупках, изменений, внесенных в документацию о закупках, разъяснений положений документации о закупках и аудиозаписи вскрытия конвертов с заявками на участие в закупках и (или) открытия доступа к поданным в форме электронных документов заявкам на участие в закупках;

привлекает экспертов, экспертные организации;

обеспечивает направление необходимых документов для заключения контракта с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем) по результатам несостоявшихся процедур определения поставщика (подрядчика, исполнителя) в установленных Законом о контрактной системе случаях в соответствующие органы, определенные пунктом 25 части 1 статьи 93 Закона о контрактной системе;

обосновывает в документально оформленном отчете невозможность или нецелесообразность использования иных способов определения поставщика (подрядчика, исполнителя), а также цену контракта и иные существенные условия контракта в случае осуществления закупки у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя) для заключения контракта;

обеспечивает заключение контрактов;

организует включение в реестр недобросовестных поставщиков (подрядчиков, исполнителей) информации об участниках закупок, уклонившихся от заключения контрактов.

При исполнении, изменении, расторжении контракта:

обеспечивает приемку поставленного товара, выполненной работы (ее результатов), оказанной услуги, а также отдельных этапов поставки товара, выполнения работы, оказания услуги;

организует оплату поставленного товара, выполненной работы (ее результатов), оказанной услуги, а также отдельных этапов исполнения контракта;

взаимодействует с поставщиком (подрядчиком, исполнителем) при изменении, расторжении контракта, применяет меры ответственности, в том числе направляет поставщику (подрядчику, исполнителю) требование об уплате неустоек (штрафов, пеней) в случае просрочки исполнения поставщиком (подрядчиком, исполнителем) обязательств (в том числе гарантийного обязательства), предусмотренных контрактом, а также в иных случаях неисполнения или ненадлежащего исполнения поставщиком (подрядчиком, исполнителем) обязательств, предусмотренных контрактом, совершает иные действия в случае нарушения поставщиком (подрядчиком, исполнителем) условий контракта;

организует проведение экспертизы поставленного товара, выполненной работы, оказанной услуги, привлекает экспертов, экспертные организации;

в случае необходимости обеспечивает создание приемочной комиссии не менее чем из пяти человек для приемки поставленного товара, выполненной работы или оказанной услуги, результатов отдельного этапа исполнения контракта;

подготавливает документ о приемке результатов отдельного этапа исполнения контракта, а также поставленного товара, выполненной работы или оказанной услуги;

размещает в информационной системе отчет, содержащий информацию об исполнении контракта, о соблюдении промежуточных и окончательных сроков исполнения контракта, о ненадлежащем исполнении контракта (с указанием допущенных нарушений) или о неисполнении контракта и о санкциях, которые применены в связи с нарушением условий контракта или его неисполнением, об изменении или о расторжении контракта в ходе его исполнения, информацию об изменении контракта или о расторжении контракта, за исключением сведений, составляющих государственную тайну;

организует включение в реестр недобросовестных поставщиков (подрядчиков, исполнителей) информации о поставщике (подрядчике, исполнителе), с которым контракт был расторгнут по решению суда или в связи с односторонним отказом Заказчика от исполнения контракта;

составляет и размещает в информационной системе отчет об объеме закупок у субъектов малого предпринимательства, социально ориентированных некоммерческих организаций;

организует включение в реестр контрактов, заключенных Заказчиком, информации о контрактах, заключенных Заказчиком.

Иные полномочия

организует в случае необходимости консультации с поставщиками (подрядчиками, исполнителями) и участвует в таких консультациях в целях определения состояния конкурентной среды на соответствующих рынках товаров, работ, услуг, определения наилучших технологий и других решений для обеспечения государственных нужд;

организует обязательное общественное обсуждение закупки товара, работы или услуги, по результатам которого в случае необходимости осуществляет подготовку изменений для внесения в планы закупок, планы-графики, документацию о закупках или обеспечивает отмену закупки;

принимает участие в утверждении требований к закупаемым Заказчиком отдельным видам товаров, работ, услуг (в том числе предельным ценам товаров, работ, услуг) и (или) нормативным затратам на обеспечение функций Заказчика и размещает их в информационной системе;

участвует в рассмотрении дел об обжаловании действий (бездействия) Заказчика, в том числе обжаловании результатов определения поставщиков (подрядчиков, исполнителей), и осуществляет подготовку материалов для осуществления претензионной работы;

осуществляет проверку банковских гарантий, поступивших в качестве обеспечения исполнения контрактов, на соответствие требованиям Закона о контрактной системе;

информирует в случае отказа Заказчика в принятии банковской гарантии об этом лицо, предоставившее банковскую гарантию, с указанием причин, послуживших основанием для отказа;

организует осуществление уплаты денежных сумм по банковской гарантии в случаях, предусмотренных Законом о контрактной системе;

организует возврат денежных средств, внесенных в качестве обеспечения исполнения заявок или обеспечения исполнения контрактов.

